Belgique | België
P.P.
BRUXELLES
10/825

via secura

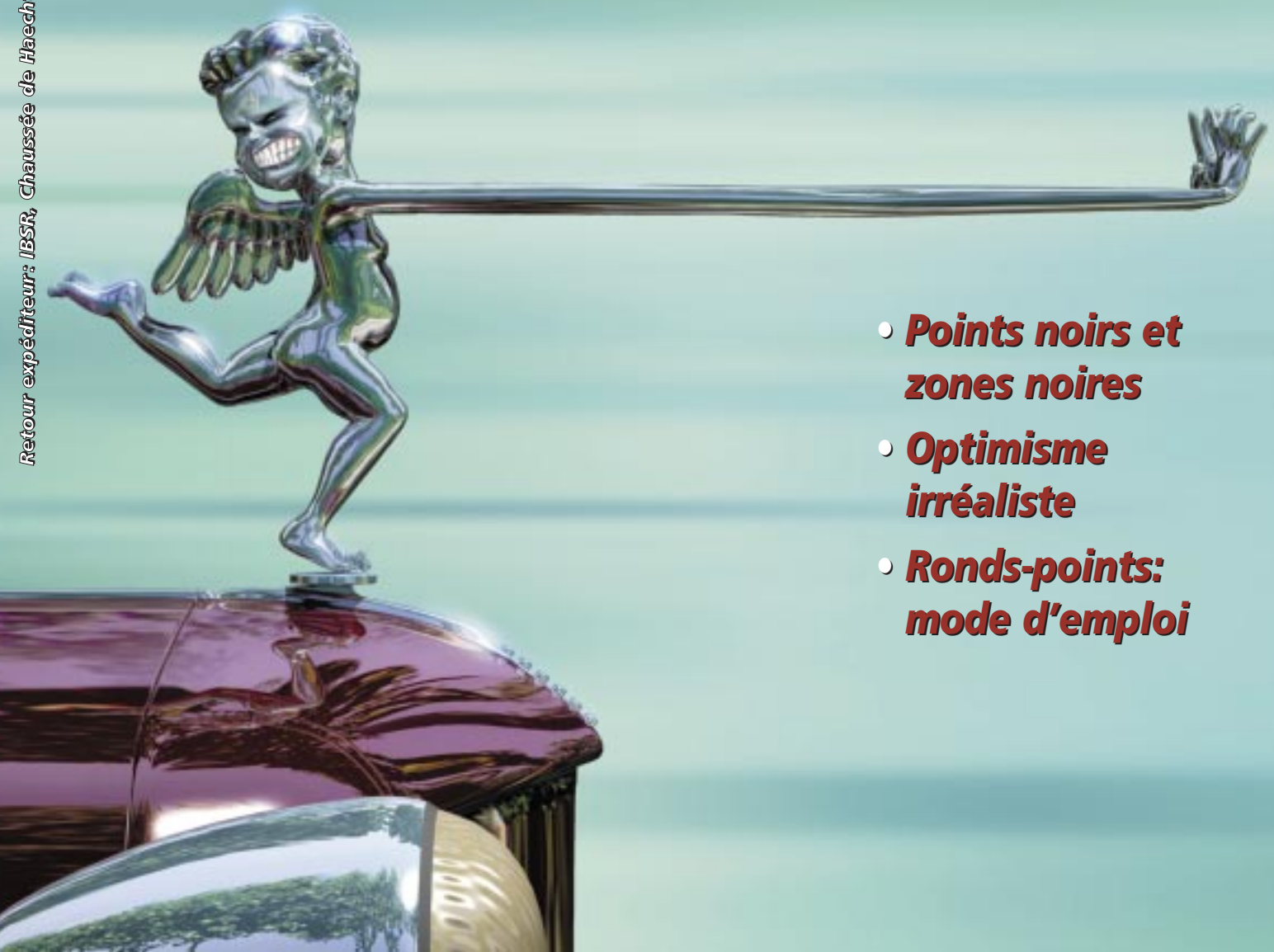
N° 42 - Mars / Avril 1998

IBSR

Revue trimestrielle de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière

Retour expéditeur: IBSR, Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - 01 avril 1998 - Bureau de dépôt Bruxelles X

Gardez vos distances



- Points noirs et zones noires
- Optimisme irréaliste
- Ronds-points: mode d'emploi

pages

4 **Brèves...** Le monde de la sécurité routière en un clin d'oeil.

8 **Gardez vos distances.** Le récent carambolage sur l'E17 montre une fois encore que les conducteurs ne respectent pas suffisamment les distances de sécurité. L'IBSR consacre sa nouvelle campagne de sensibilisation à ce thème.

10 **Pro Vélo: les amis du vélo.** Partons à la découverte d'une association qui milite en faveur de la bicyclette comme mode de déplacement et de découverte.

11 **Pour une ville de qualité, je circule futé.** Le Ministère de l'Environnement de la Région de Bruxelles-capitale s'attelle à sensibiliser les jeunes aux retombées nocives de leurs déplacements entre le domicile et l'école.

12 **Rendez-nous les villes!** La Région wallonne et le petit Spirou mènent campagne pour améliorer la mobilité et la convivialité dans les villes wallonnes.

13 **Clic...toujours!** A l'occasion du Salon de l'Auto, l'IBSR et la Gendarmerie ont étrenné la nouvelle voiture tonneau. Celle-ci a drainé un public venu en masse et qui est reparti... convaincu de l'utilité de la ceinture de sécurité!

14 **Points noirs et zones noires.** Déterminer les concentrations d'accidents et répertorier les routes à risque permet de dégager les priorités de la politique en matière de sécurité routière. Un aperçu des méthodes utilisées...

17 **Cela n'arrive qu'aux autres!** Bon nombre de conducteurs estiment qu'ils sont plus habiles au volant que les autres et qu'ils courent donc moins de risques d'avoir un accident. La réalité est toute autre...

20 **Ronds-points: mode d'emploi.** Six mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur les ronds-points, certaines zones d'ombre semblent subsister. Rappel des règles en la matière.

22 **Le trottoir à tout le monde.** Pour les moins valides, mobilité ne rime pas forcément avec facilité dans nos rues. Découverte de quelques solutions techniques.

24 **De bons pneus? Essentiel.** Une étude montre que de nombreux Belges négligent l'état des pneus de leur voiture, ce qui peut avoir de lourdes conséquences pour tout le monde. Un aperçu des problèmes...

25 **Automatiques et (non) annoncés?** Alors que les radars automatiques ont fait leur apparition dans notre pays, une question demeure: faut-il ou non les annoncer? Nous tentons d'y répondre.

26 **Sur le terrain.** Expositions, foires et événements relatifs à la sécurité routière dans le pays…

via secura

est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl,
1405, chaussée de Haecht - 1130 Bruxelles.
Tél. 02/244.15.11 Fax 02/216.43.42 e-mail: info@ibsr.be Internet: www.ibsr.be

Editeur responsable: ..... *Christian Van Den Meersschaut*
1405, chaussée de Haecht - 1130 Bruxelles.
Rédacteur en chef: ..... *Benoit GODART*
Ont collaboré à ce numéro: ..... *Tony BORGERS, Werner DE DOBBELEER, Anne-Valérie DE BARBA, Ruddy DIELEMAN, Anne-Marie GALLOY, Benoit GODART, Miran SCHEERS, Mieke SCHEVELENBOS, Marc VANSNICK, Benoît VERMEIREN, Maryse WUYTS*
Abonnements: ..... *Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17*
Couverture: ..... *TAM TAM*
Maquette: ..... *TAM TAM*
Impression: ..... *Joh. Enschedé Belgium.*

ISSN : 0755-9010

Les articles publiés dans cette revue peuvent être reproduits dans d'autres publications, pour peu que soit mentionnée clairement leur provenance.
Le contenu des annonces publicitaires n'engage en rien la rédaction.

De l'éthanol dans le réservoir

La ville de Stockholm vient de passer commande de 30 nouveaux bus. Cette nouvelle n'a en soi rien d'extraordinaire si ce n'est que la spécificité de ces bus est qu'ils roulent...à l'éthanol. Dans un souci de lutte contre la pollution, la capitale suédoise possède en effet la plus importante flotte de bus publics à éthanol: plus de 200. Ce biocarburant permet de réduire de manière drastique les émissions de dioxyde de carbone et d'oxyde d'azote. Il rejette en outre moins de particules que le diesel. Enfin, comme il est produit à partie de matériaux biologiques, il ne renforce pas l'effet de serre. Une piste à suivre sur la longue route vers un environnement urbain respectueux du milieu?

Dangereux moyen d'économiser !

La contrefaçon ne concerne pas uniquement les montres Cartier et les polos Lacoste: les pièces automobiles vitales s'avèrent parfois aussi être de simples produits d'imitation. L'automobiliste naïf est trompé par un prix attrayant ou doit payer le prix plein pour un produit sans valeur. Celui qui tombe dans le panneau se fait alors arnaqué. La différence est que dans le cas de pièces détachées pour automobiles, il ne s'agit pas seulement d'une perte financière mais également et surtout de la sécurité de l'automobiliste et des autres usagers de la route. Ainsi, dans notre pays, des pièces non homologuées, non contrôlées au niveau européen, comme les phares et les feux arrière par exemple, sont importées et utilisées. La Fédération du Matériel pour l'Automobile (FMA) attire l'attention sur le fait que les pièces détachées contrefaites ne comportent aucune garantie en ce qui concerne leur efficacité, leur utilisation et leur durabilité. Diverses enquêtes ont montré que le réglage des phares ainsi que leur intensité et le faisceau lumineux n'étaient pas conformes aux normes légales et à la réglementation européenne en la matière. La FMA entend lutter contre ce type de situation et insiste pour que l'on fasse attention, lors des contrôles techniques, à la présence du label européen sur tous les feux avant et arrière. La police des routes et l'inspection des Affaires économiques peuvent également apporter leur pierre à l'édifice. En outre, un "*Glossaire des pièces de rechange*" a été distribué parmi les 15.000 professionnels du secteur automobile. Les différentes catégories de pièces de rechange et leurs conditions de fabrication y sont définies de manière objective.

Informations: Luc Missante, Fédération du Matériel pour l'Automobile, tél.: 02/778.62.00.

Source: FMA

Casques ou chefs-d'œuvre?

Si le but premier du casque est bien entendu de protéger la tête, certains semblent aussi le considérer comme un excellent support pour… la peinture. C'est ainsi qu'une firme liégeoise s'est spécialisée dans la peinture sur casque de cycliste. Il vous en coûtera plus ou moins 5000 FB pour parader à vélo dans les rues de votre quartier avec la représentation de votre seconde moitié ou celle de votre poisson rouge sur votre couvre-chef. D'autres possibilités moins chères s'offrent à vous.

Informations: Star Bike, 16, rue Longhienne à 4000 Liège (tél.: 04/221.21.12).

Source: STAR BIKE

Infractions asociales

Deux projets de loi contre le comportement routier asocial, les infractions graves et l'agression dans la circulation ont été déposés en peu de temps. Le député Jos Ansoms (déjà à la base du projet de loi sur les radars automatiques) veut ajouter deux catégories d'infractions aux infractions simples et graves: les infractions asociales et les infractions graves volontaires. Les premières reprennent toute une série de comportements qui "dérangent": se garer en double file dans une rue étroite, se garer sur le trottoir, sur une piste cyclable ou sur un emplacement réservé aux moins valides, rouler à vélo sur la chaussée alors qu'il existe une piste cyclable... Les secondes concernent des infractions telles que brûler un feu rouge à grande vitesse, dépasser largement les limites de vitesse, conduire en état d'ivresse, "coller" le pare-chocs de la voiture qui vous précède...

Une amende de 5000 FB serait imposée en cas d'infraction asociale et une amende de 15.000 FB en cas d'infraction grave volontaire. Par ailleurs, le projet du député prévoit le retrait de permis immédiat, pour une période d'au moins deux semaines, de tout conducteur qui met volontairement la vie d'autrui en danger. La période de retrait peut même atteindre une durée de 2 ans en cas de récidive.

Le second projet de loi émane de Rony Cuyt et prévoit le retrait immédiat du permis en cas de délits commis à la suite d'une agression dans la circulation. Pour les agresseurs, la durée du retrait serait doublée pour atteindre des périodes de 30 jours chaque fois. En outre, une nouvelle sanction serait imposée: l'immobilisation administrative du véhicule. La mobilité de l'agresseur en serait ainsi affectée, une mesure qui est jugée plus efficace que les sanctions traditionnelles.

Les lauréats du trophée Federauto 1997 récompensés

Chaque année, Federauto décerne le grand prix pour la promotion automobile à une personne ou un groupement qui soutient activement les événements automobiles dans divers secteurs. Au palmarès figurent notamment les noms de Thierry Boutsen, des Responsible Young Drivers, de Touring Mobilis, etc.

Le trophée 1997 a été remporté par un duo qui est connu dans toutes les chaumières de notre pays pour le rôle important qu'il joue en matière de sécurité routière: le Commandant Daniel De Nève pour les émissions "*Contacts*" (RTBF) et le Commandant Flor Koninckx pour les émissions "*Kijk Uit*" (VRT).

Source: FEDERAUTO

En Wallonie, Contacts existe depuis 1970 et on a dépassé aujourd'hui le cap des 1150 émis-

sions. C'est en novembre 1990 que le désormais célèbre Commandant De Nève a succédé au Commandant Tayzen au poste de présentateur.
En Flandre, Kijk Uit a vu le jour en 1976 (auparavant, une rubrique existait déjà sur le thème de la sécurité routière) et le 28 février 1997, le Commandant Koninckx a présenté la 1000ème émission. Ces deux émissions ont encore un bel avenir devant elles si l'on en juge par les réactions positives des téléspectateurs. Les prix ont été remis aux lauréats le jeudi 08 janvier 1998 à la Maison de l'Automobile à Bruxelles.

Permis de conduire

Le centre d'information pour la jeunesse "*Infoladen*" de Saint-Vith a publié une brochure sur le permis de conduire pour les motos, les vélomoteurs et les voitures. Celle-ci contient des données intéressantes sur les différentes catégories de permis de conduire, les formations théoriques et pratiques ainsi que l'immatriculation et l'assurance d'un véhicule. Un chapitre à part est consacré à l'équipement légal des différents types de vélos. La brochure s'intitule "*Der Führerschein*" et est disponible en allemand au prix de 50 francs.
Contact: Infoladen VoE, tél.: 080/28.00.20

Télématique pour fluidifier la circulation

Depuis quelque temps, les systèmes de navigation par satellite ont tendance à se généraliser sur certains modèles de voitures. Lorsque vous vous perdez, un écran fixé au tableau de bord vous renseigne sur le chemin à suivre. L'ordinateur peut même vous dicter ses instructions afin que vous ne deviez pas détourner l'attention de la circulation. La nouveauté en la matière, c'est que le conducteur ne devra bientôt plus pianoter sur le clavier pour donner les renseignements nécessaires, il lui suffira d'énoncer sa destination à voix haute pour être guidé. De plus, la présence de l'ordinateur à bord de la voiture accroît sensiblement la sécurité. En effet, celui-ci connaît en permanence la position du véhicule et peut dès lors déterminer la durée du trajet en fonction de certains paramètres (bouchons, verglas, brouillard, …). En cas d'accident, il suffit d'appuyer sur une simple touche pour être localisé et prévenir les secours. Les autres automobilistes reçoivent également un signal et l'on évite ainsi le carambolage (si vous ne freinez pas, la voiture peut même s'immobiliser toute seule). Un autre avantage non négligeable est que tout véhicule volé est facilement repérable. De nos jours, la télématique permet déjà de régler les feux de signalisation en fonction du trafic à l'aide de boucles magnétiques et de caméras. A Londres, un système permet de détecter les autobus 50 m avant qu'ils n'arrivent à un carrefour et de leur donner priorité aux feux.

Merci Bob!

Voici le bilan des six semaines de sensibilisation et de contrôles alcool entre le début de décembre 1997 et la mi-janvier 1998. Entre le 1er décembre 1997 et le 12 janvier 1998, 86.908 personnes ont été soumis à un test de l'haleine: 1,6% avait un taux d'alcool dans le sang entre 0,5 et 0,8‰ et 5,1% avaient un taux égal ou supérieur à 0,8‰. Au total, 6,7% étaient donc positifs (+ 0,4% par rapport à l'année dernière). Il est extrêmement délicat d'interpréter l'évolution de ces chiffres car ils sont tributaires de la (non-)sélectivité appliquée lors de l'imposition des tests de l'haleine par les services de police.
A la suite d'un accident, 8255 conducteurs ont subi un test de l'haleine: 1,3% avait un taux d'alcool dans le sang entre 0,5 et 0,8‰, 12,8% avaient un taux égal ou supérieur à 0,8‰. Au total, 14,1% étaient donc positifs (ce qui constitue une amélioration relativement nette par rapport à l'année dernière: -1,6%). Par ailleurs, on constate que le problème de l'alcool au volant se pose surtout le week-end: en effet, 20,2% des tests sont positifs le week-end en cas d'accident contre 10,8% durant la semaine.
Bien que les données officielles d'accidents pour la période concernée ne seront disponibles à l'INS que dans quelques mois, on peut admettre que cette année aussi, la combinaison de la sensibilisation et des contrôles a influencé favorablement le comportement routier et donc, la sécurité routière.

Bob à la TV

Le Centre Belge d'Etude de Marchés a interrogé 100 personnes ayant regardé le bloc de spots publicitaires du 18 décembre 1997 (dont le spot de la campagne Bob mettant en scène des extra-terrestres). La conclusion que l'on peut tirer de cette enquête est que Bob passe visiblement bien à la TV. En effet, à la question "Quels films publicitaires vous rappelez-vous avoir vus hier soir à 20h10?", le spot de l'IBSR devance ses 6 autres concurrents pour se placer en première position.
En outre, l'analyse montre que l'histoire des extra-terrestres a été bien vue et retenue. Le message "Si tu conduis, ne bois pas" est bien passé et bien compris. Le film a plu (85%) par son originalité, son humour, ses effets spéciaux et l'idée de faire passer le message de Bob par la fiction. L'intérêt suscité par le film est très important car malgré certaines réflexions sur le "réalisme du film", la majorité reconnaît que le message a été reçu. 56% des attitudes à l'égard du film sont positives ou très positives. Enfin, le film a été principalement jugé original (79%), sympathique (76%), drôle (74%) et convaincant (71%). 3 personnes ont quand même estimé qu'il était difficile de croire que les extra-terrestres buvaient de la bière!

Le Smog tue

La pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement engendre chaque année la mort de 24.000 Britanniques. A peu près autant de personnes finissent à l'hôpital pour la même raison. Selon un rapport du gouvernement qui fait un tour d'horizon des effets de la pollution atmosphérique sur la santé publique, le taux de mortalité réel est probablement plus élevé vu que l'on n'a pas tenu compte des effets à long terme de la pollution. Les trois sources les plus importantes de pollution sont les fines particules, le dioxyde de soufre et l'ozone. Plus de 12.500 décès sont dus à ce dernier. Les fines particules rejetées par les moteurs diesel provoquent chaque année 8000 décès prématurés.

Dans notre pays, où beaucoup de véhicules roulent au diesel, aucune étude n'est disponible à ce sujet. Il faudra attendre le rapport bisannuel de la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) pour avoir les premiers chiffres, même si rien n'indique que les Belges respirent moins de fines particules que les Britanniques. En attendant, nos voisins d'outre-Manche vont tenter de limiter la circulation automobile dans les villes.

Les enfants n'ont pas de freins!

En automne dernier, l'IBSR et les AP Assurances ont mené une

Source: Les AP Assurances

campagne commune afin d'accroître la sécurité des enfants dans la circulation. Le slogan "*Les Enfants n'ont pas de freins*" a été diffusé en millions d'exemplaires par le biais d'autocollants, d'affiches et de spots radio et TV. Toutes les écoles d'enseignement inférieur ont reçu une lettre dans laquelle ils étaient invités à contribuer de manière active à la sécurité des enfants. Outre le matériel de base, la lettre comprenait également une invitation à participer au concours scolaire "Les Enfants n'ont pas de freins". Chaque classe avait la possibilité d'envoyer un ouvrage créatif commun qui illustrait le thème de belle manière ou d'une manière originale.

Les classes gagnantes, 6 néerlandophones et 6 francophones, ont été récompensées par des places de cinéma pour tous leurs élèves. Voici la liste des heureux gagnants: Institut Saint-Joseph (Châtelet), Institut du Sacré-Coeur (Flémalle), Ecole Communale de Flémalle-Grande (Flémalle), Ecole Communale de Mons (Mons), Ecole d'enseignement primaire spéciale de la communauté française (Anseremme), La Farandole (Bruxelles), Gesubsidieerde vrije basischool (Moen), Gesubsidieerde vrije lagere jongensschool (Ternat), 't Spoor (Ravels), De Zonnetuin (Bruges), MPIGO (Evergem) et Gemeentelijke basischool Klimop (Wolvertem). Félicitations et bon amusement au cinéma!

Traffic AB CD

Le Docteur Luc Beaucourt, chef du service des urgences de l'Hôpital Universitaire d'Anvers et connu pour ses conférences retentissantes sur les accidents du week-end, a maintenant aussi sorti un CD-rom. Les informations contenues sur "Trafic AB CD" sont subdivisées en six chapitres: l'exposé du Dr. Beaucourt sur l'insécurité des jeunes conducteurs, un ABC de la sécurité routière dans lequel Laurence Piraux vous fait découvrir les subtilités du code de la route, un ABC de la voiture qui montre en 70 petits films ce qu'on trouve sous le capot, un cours sommaire des premiers soins en cas d'accident, une introduction à l'examen pour le permis de conduire au moyen d'une quarantaine de questions théoriques et un

Source: L. Beaucourt

pasionnant jeu sur le trafic. Ce CD-rom ne coûte que 150 francs et peut être obtenu auprès de *Ford (tél.:03/821.22.00)* et de *Patriotique Assurances (tél.: 03/244.66.88)*.

CD Circulation Routière

Encore un nouveau-né dans la famille des CD-rom: les Editions Juridiques Kluwer ont mis sur le marché le CD Circulation routière, un CD-rom sur le droit routier qui comprend tous les textes de lois en matière de circulation, de dommages ainsi qu'un certain nombre d'annexes pratiques, comme par exemple les directives européennes liées à l'assurance des véhicules à moteur, la tarification uniforme des amendes, etc. Les informations peuvent être recherchées à l'aide d'un mot-clé, d'une date, d'un auteur, d'un code ou d'une combinaison de ces critères de recherche. Le CD Circulation est mis à jour deux fois par an.

Source: Kluwer

Informations: 0800/14500.

Alcool en Europe

Même si l'harmonisation européenne peut avoir de nombreuses conséquences pour les habitants de l'Union, il subsiste provisoirement d'importantes différences entre les Etats membres en ce qui concerne le taux limite d'alcool au volant. Ainsi, en Espagne et en Italie, le seuil de tolérance reste fixé à 0,8‰ alors qu'en Suède, la limite n'est que de 0,2‰. Malgré tout, la limite de 0,5‰ semble devenir la norme dans un nombre croissant de pays, à l'instar des Pays-Bas, du Portugal, de la France et de la Belgique. En Grande-Bretagne, un projet de loi a déjà été adopté en ce sens alors que le Parlement allemand (Bundestag) s'est prononcé à la fin de l'année dernière en faveur de l'introduction d'un nouveau taux limite d'alcool. Tout conducteur dont le taux d'alcool dans le sang est supérieur à 0,5‰ écope d'une amende de 200 DM (environ 4000 FB, comme en Belgique) et de deux points de pénalisation dans la banque de données des délinquants routiers. A partir de 0,8‰, les conducteurs sont privés de leur permis de conduire. L'Autriche a, elle aussi, abaissé le taux maximum d'alcool au volant à 0,5‰. Tout conducteur qui se fait pincer plus d'une fois avec une alcoolémie supérieure à 0,5‰ risque le retrait du permis de conduire. Selon le Kuratorium für Verkersicherheit (KfV), l'effet préventif de la mesure serait encore plus important si le retrait du permis survenait dès la première infraction. En outre, le KfV propose de consacrer la moitié des revenus émanant des amendes à des contrôles routiers et de consacrer un cinquième de ces revenus à l'augmentation du nombre de postes de contrôle et au renforcement des actions de contrôle interrégionales.

Un satellite veille sur les taxis

Afin de protéger les taxis contre les agressions et le car-jacking, une société de taxis de Grimbergen n'a pas hésité à investir 3,5 millions pour installer un tout nouveau système qui permet de suivre les véhicules par satellite. En cas d'état d'urgence ou d'accident, les services de secours savent immédiatement où la voiture se trouve. En outre, toutes les données possibles concernant le trajet (la vitesse par exemple) sont quotidienne-

ment transmises à la centrale. Ce n'est pas tout: il sera également possible de payer sa course via un terminal de paiement de telle sorte que moins d'argent liquide sera présent dans les voitures.

Fleet in Belgium

Au début de l'année est paru Fleet in Belgium '98, l'annuaire de tout ce qui a trait à la gestion du parc automobile. On y trouve les adresses des constructeurs automobiles, des sociétés de location et de leasing, des fournisseurs de carburant, des services de dépannage et de divers spécialistes de l'automobile.
Informations: 015/62.30.00

Les femmes à l'honneur!

Les femmes semblent de plus en plus intéressées par l'automobile. Ainsi, selon une étude CIM (Centre d'Information des Médias) réalisée en 1996, 37,3% des femmes déclarent être la conductrice principale d'une voiture alors qu'elles n'étaient que 26,3% en 1990. Elles se déplacent même plus souvent en ville que leurs homologues du sexe opposé et parcourent en moyenne de 5 à 10.000 km (les hommes sont davantage représentés dans la tranche de ceux qui dépassent les 25.000 km par an).Aux Etats-Unis, on prévoit que 60% des femmes achèteront elles-mêmes leur voiture en l'an 2000. Cette hausse d'intérêt de la gent féminine pour la belle mécanique conduit notamment certains constructeurs à mettre sur le marché des modèles de voitures spécifiquement conçus pour elles. Par ailleurs, la cerise sur le gâteau durant le Salon de l'Auto a été l'organisation par la Febiac de la journée "Ladies first" le dimanche 18 janvier. Le Salon belge était ainsi le premier à prendre une telle initiative, bien sympathique au demeurant.

Mégots à gogo

Si l'on voit de plus en plus d'automobilistes se débarrasser de leurs mégots lors d'un arrêt, il semble toutefois que cette attitude peu ragoûtante ne soit pas l'apanage de notre pays. Ainsi, en Angleterre, la municipalité de Westminster (célèbre arrondissement de Londres) a décidé de lancer une campagne antipollution dont le but premier est de lutter contre ce type de comportement. Les autorités de la ville s'appuient sur une enquête du Ministère de l'Environnement qui montre que les résidus des fumeurs (non seulement les mégots, mais aussi les paquets vides et les allumettes) constituent

Source: IBSR

la première cause de pollution des trottoirs. La campagne débutera par une action de sensibilisation pendant laquelle les automobilistes et les piétons surpris en train de jeter leurs mégots par terre seront invités à les ramasser et à les jeter dans une poubelle. Si aucune amélioration n'est constatée après deux mois, les pollueurs seront alors condamnés à une amende de 25 à 2500 livres (environ 1500 à 150.000 FB). Un exemple à suivre?

Permis de conduire et contrôle technique

D'après les statistiques du GOCA (Groupement des Organismes agréés de Contrôle Automobile), plus de 50% des candidats ont échoué l'année dernière à leur première tentative d'obtenir leur permis de conduire théorique. La partie pratique semble poser moins de difficultés puisque seulement 20% des candidats ont raté leur épreuve sur terrain privé (manoeuvres) et 15% sur la voie publique.
En ce qui concerne le contrôle technique, 22% des voitures ont été refusées lors de leur première visite (dont 1,5% définitivement). Le principal défaut provient des feux et de la signalisation (12% des voitures qui passent le contrôle technique ont des lacunes dans ce domaine). Viennent ensuite les pneus, la direction et la suspension (10%), les freins (8%) et les châssis (6%). Les résultats des poids lourds sont moins brillants. En effet, 34% ont été recalés lors de leur première visite. Les carences proviennent des feux et de la signalisation (24%), des freins (18%), des pneus (13%) et du châssis (9%). Ces résultats sont globalement stables par rapport à l'année 1996.

180 routiers jurent fidélité au code de la route

que celle prise par les 180 chauffeurs de la société Colruyt: en présence du Secrétaire d'Etat à la Sécurité, Jan Peeters, ils se sont engagés pour plus de courtoisie au volant et une plus grande sécurité routière en signant individuellement la "Charte Transport". Celle-ci consiste en dix points: connaître et respecter le code de la route, conduire de manière préventive (chaque chauffeur suit une formation spéciale), garder ses distances, respecter les limitations de vitesse, tenir compte des usagers

Source: Colruyt

faibles de la route, rester calme et courtois, apprécier la courtoisie des autres usagers de la route (ex.: remercier d'un geste amical quelqu'un qui cède le passage), vérifier leur camion avant de partir, rendre service aux collègues chauffeurs et aux autres usagers de la route et être frais et dispos avant de prendre la route. Ils apposeront d'ailleurs l'autocollant "Sécurité Routière, je m'engage!" à l'arrière de leur camion. De son côté, la direction s'est engagée à créer un cadre favorable à la réalisation des objectifs de la charte.

Ecoles de maîtrise: modification

Petit changement si vous aviez l'intention de vous perfectionner à l'école de maîtrise automobile de Hamois (Ciney). Celle-ci s'appelle dorénavant "Ecole Gérard Defays" et son numéro de téléphone est le 075/96.86.18. Les coordonnées des écoles de conduite se trouvent entre autres dans la brochure "Jeune, mais pas fou!" et dans le répertoire de la sécurité routière.

Condition sine qua non pour éviter les accidents

Gardez vos distances!

La collision en chaîne sur l'E17, deux ans à peine après un autre carambolage dû au brouillard sur la même autoroute, prouve une fois encore que les automobilistes et les chauffeurs de camion ne respectent pas assez les distances de sécurité, particulièrement lorsque les conditions de circulation et atmosphériques sont mauvaises. L'IBSR consacre la nouvelle campagne de sensibilisation à ce thème.

C'est une évidence: au fur et à mesure que la densité de la circulation croît, les conducteurs ont tendance à négliger les distances de sécurité. L'enquête SARTRE II (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) montre d'ailleurs que plus d'un conducteur sur quatre (26%) suit au moins quelquefois un véhicule de très près.

Le non-respect des distances de sécurité est un phénomène généralisé sur autoroute. En outre, négliger les distances de sécurité va souvent de pair avec une vitesse inadaptée ou excessive, la volonté de dépasser inutilement en prenant des risques et des changements intempestifs de bande de circulation. Tout ceci, cumulé avec une confiance en soi démesurée à cause notamment de l'équipement toujours plus sophistiqué des voitures (ABS, airbag...) peut avoir des conséquences tragiques.

Attitude irresponsable

Certains conducteurs pressés talonnent littéralement le véhicule qui les précède afin d'inciter ce dernier à s'écarter vers la droite - y compris lorsque celui-ci dépasse un autre véhicule ou reste sur sa bande à cause du trafic dense. Au besoin, ils font des appels de phare ou dépassent même par la droite (ce qui est formellement interdit). Cette attitude irresponsable met non seulement la vie d'autrui en danger mais renforce également le sentiment d'insécurité routière et donne une image agressive de la circulation. Au moindre petit accroc, c'est la collision avec ses lourdes conséquences. Le respect des distances est indispensable, surtout en raison de la densité croissante du trafic. Rouler à vitesse homogène est profitable aussi bien à la sécurité qu'à la fluidité du trafic. Ainsi, le maintien des distances minimales et une bonne occupation de toutes les bandes de circulation empêchent, en cas de files, la formation d'ondes de choc qui engendrent de brusques coups de frein. Le maintien d'une distance raisonnable entre deux véhicules devrait tout simplement devenir un réflexe, au même titre que boucler sa ceinture ou éviter de boire avant de prendre le volant.

Un crocodile, deux crocodiles!

Reste maintenant à savoir quand la distance de sécurité est suffisante et comment évaluer correctement la distance qui sépare deux voitures. Pour ce faire, il existe deux petits tuyaux. Le premier consiste à choisir un point de repère le long de la route (par exemple, un poteau d'éclairage ou un pont) et de prononcer "Un crocodile, deux crocodiles" dès que la voiture qui vous précède passe à sa hauteur. Si vous passez devant le point de repère avant d'avoir terminé, c'est que vous suivez l'autre voiture de trop près. N'oubliez pas d'ajouter un troisième crocodile sur route mouillée. Second petit truc: pour connaître la distance de sécurité, divisez par deux la vitesse à laquelle vous roulez. Si vous roulez par exemple à 120 km/h, la distance de sécurité s'élève à 60 mètres. Sachant que la distance entre deux poteaux d'éclairage sur autoroute est plus ou moins de 40 mètres, il devient plus facile de se représenter concrètement cette distance.

En cas de brouillard, il convient d'adapter sa vitesse, et donc sa distance de sécurité, à la visibilité: si elle est réduite à 50 mètres, 50 km/h maximum; visibilité de 100 mètres, 80 km/h maximum; visibilité de 150 mètres, 100 km/h maximum.

Distance d'arrêt

Il est important de ne pas confondre les distances de sécurité avec les distances d'arrêt applicables dans le cas d'obstacles fixes, c'est-à-dire un véhicule à l'arrêt ou un piéton qui traverse la chaussée. En effet, s'arrêter prend beaucoup plus de temps et de place qu'on ne

Source: Belga

Distance de réaction + distance de freinage = distance d'arrêt avec un temps de réaction d'une seconde et une voiture en parfait état sur une route sèche:			
50 km/h	14 m	13 m	27 m
70 km/h	19 m	25 m	44 m
90 km/h	25 m	41 m	66 m
120 km/h	33 m	72 m	105 m

l'imagine. Ainsi, à la distance de freinage, il convient d'ajouter la distance parcourue avant d'enfoncer la pédale de frein (une seconde s'écoule généralement entre le moment où l'on décide d'appuyer sur le frein et le moment où la pédale de frein est effectivement enfoncée), c'est-à-dire la distance de réaction. Or celle-ci est loin d'être négligeable: à 120 km/h, elle se monte à... 33 mètres. Avant même de freiner, vous avez donc déjà parcouru 33 mètres! Sur un revêtement humide, la distance de freinage doit encore être multipliée par 1,5.

Solutions ?

Certaines mesures sont actuellement à l'étude pour inciter les conducteurs à respecter les distances de sécurité et quelques projets pilotes ont d'ores et déjà vu le jour, tant en Région wallonne qu'en Région flamande. Ainsi, dans la province de Namur et plus particulièrement sur l'E411 et l'E42, un projet qui prévoit l'installation de caméras sur certains ponts a été mis en oeuvre. Ces caméras observent, via le marquage au sol sur 50 mètres, si la distance de sécurité entre les poids lourds est observée.

En Flandre, des marquages spéciaux (en forme de chevrons) sont disposés sur la route en des endroits où le brouillard fait de fréquentes apparitions comme à Nazareth, lieu du carambolage d'il y a deux ans. Ces marquages sont apposés tous les 45 mètres. Des panneaux signalent la vitesse maximale recommandée en fonction du nombre de chevrons visibles.

Aux Pays-Bas, les autorités ont installé des panneaux avertissant les conducteurs de la possible irruption du brouillard. Ces détecteurs électroniques sont équipés de panneaux qui indiquent la vitesse maximale à respecter. Toutefois, outre leur coût relativement élevé, il n'est pas toujours évident de localiser de manière exacte les nappes de brouillard. Quoi qu'il en soit, aucune mesure ne sera jamais entièrement fiable. Seul un changement de mentalité pourra empêcher un accident comme celui de Rekkem de se reproduire à l'avenir.

Campagne

La campagne "Gardez vos distances" dure jusqu'à la fin du mois de mars. Elle s'adresse à l'ensemble des usagers de la route et en premier lieu à ceux qui circulent sur autoroute. L'affiche montre, avec une pointe d'humour, un ange installé sur le capot d'une voiture. Il tend les bras afin de rappeler aux conducteurs l'importance des distances de sécurité.

Le plan média inclut les panneaux d'affichage le long des (auto)routes, des affichettes destinées aux bâtiments accessibles au public et des spots radio sur Fréquence Wallonie, Radio 21 et Bruxelles Capitale.

Benoit GODART

Que dit le code de la route ?

Art. 10.1.1

Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

Art. 10.1.2

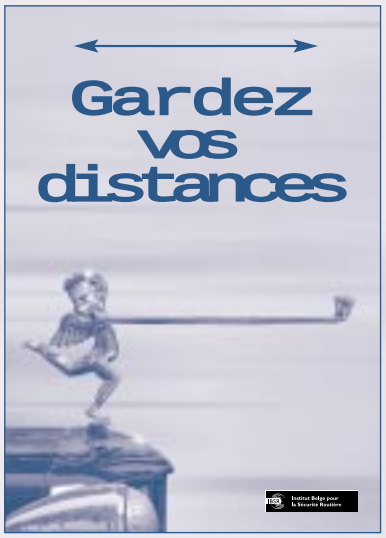
Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

Art. 10.1.3

Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

Art. 18.2

En dehors des agglomérations, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.



Source: IBSR

Pour que la petite reine recouvre ses lettres de noblesse

Pro Vélo: les amis du vélo

Le déplacement en voiture n'a cessé de croître depuis 50 ans à tel point qu'il est devenu un modèle social. Pourtant, ce modèle a aujourd'hui atteint ses limites et le trafic est de plus en plus congestionné et pollué. Le vélo, lui, représente un autre modèle de vie en société respectueux de l'être humain et de son environnement. Il est en outre peu coûteux et accessible à tous. Voilà en quelque sorte le credo de Pro Vélo, une association au service du développement de la bicyclette comme mode de déplacement et de découverte.

Victimes d'un manque d'aménagements routiers à leur égard, les cyclistes sont traités en parents pauvres dans nos villes. Aussi, le pourcentage des déplacements effectués à vélo ne dépasse pas 2% à Bruxelles (il est de plus de 20% à Amsterdam) alors qu'en moyenne, une personne sur deux possède un vélo en Belgique. Certains essaient malgré tout de renverser la vapeur et consacrent entièrement leur cause à la défense de la petite reine.

Aide et conseils

C'est le cas de Pro Vélo, une asbl fondée en 1992 par plusieurs cyclistes désireux de mettre en commun leurs compétences en vue de conseiller les autorités en matière d'aménagements pour cyclistes et d'organiser des événements de promotion du vélo. Pro Vélo aide les autorités, écoles ou entreprises à concevoir ou promouvoir une nouvelle place pour le vélo dans leur sphère de compétence. Depuis 1994, cette association développe également des activités touristiques et pédagogiques.

Pro vélo a aussi une véloboutique (même adresse)

Bureau d'étude

Les activités de Pro Vélo couvrent des domaines extrêmement variés. Ainsi, un bureau d'étude spécialisé établit des normes techniques pour les pistes cyclables, mène des études de politique cycliste ainsi que des études statistiques, comparatives ou comportementales, dispense des conseils aux commissions locales, forme le personnel des administrations chargées des travaux publics (notamment les ingénieurs du MET) et intègre le vélo dans le plan de transport d'entreprise. Dernièrement, les édiles communaux de Berchem-Sainte-Agathe ont décidé mettre en oeuvre un chapitre "vélo" dans le cadre du plan communal de développement. La mission a été confiée à Pro Vélo qui devra apporter conseils et informations à la commune, lui soumettre des schémas de solution et assurer les formations destinées au personnel.

Vélo-école et programme pédagogique

Depuis l'année dernière, une vélo-école permanente dispense des cours aux débutants ou à ceux qui éprouvent des difficultés à vaincre leur peur du vélo en ville.
L'association propose également des sorties pédagogiques à vélo, des vélotours guidés et une aide aux parents et enseignants qui souhaitent lancer un programme cycliste ou de ramassage scolaire à vélo.
En outre, un volet de ce programme est destiné aux étudiants des écoles normales et comprend un approfondissement de la législation routière en vigueur et des éléments pratiques dans l'organisation d'une sortie à vélo.

Randonnées

Bien entendu, Pro Vélo organise aussi des randonnées cyclistes. Celles-ci sont de deux types: les vélotours (tours guidés dont l'objectif est de montrer que le plaisir du déplacement à bicyclette se marie merveilleusement avec la découverte du patrimoine naturel et architectural) et les voyages à vélo (Pro Vélo propose de découvrir des itinéraires cyclistes savamment étudiés, en Belgique et à l'étranger).

Evénements grand public

Les événements grand public constituent sans nul doute la partie la plus visible des activités de l'asbl. Ces événements, organisés dans une ambiance festive et amicale, ont pour but de promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de déplacement et de découverte.
Les plus connus sont Dring Dring (activités cyclistes au Cinquantenaire), le Grand Prix Eddy Merckx (version familiale) et la Vélobrabançonne (Brabant wallon), mais d'autres événements sont prévus chaque année.

Benoit GODART

Pro Vélo asbl, 32A, rue Ernest Solvay, 1050 Bruxelles, tél.: 02/502.73.55

La mobilité, un apprentissage

"Pour une ville de qualité, je circule futé"

En matière d'environnement comme dans bien d'autres domaines, il convient d'inculquer les bons comportements dès l'enfance. Convaincu de ce principe, le Ministère de l'Environnement de la Région de Bruxelles-capitale a décidé de consacrer le huitième volet de sa campagne "Mon école dorlote l'environnement" au thème des trajets domicile-école. Nom de code du programme: "Pour une ville de qualité, je circule futé". L'objectif est de sensibiliser les jeunes aux retombées nocives de leurs déplacements quotidiens avec, en point de mire, la possibilité de modifier les comportements par le biais d'actions concrètes.

La mallette intelligente

Toutes les écoles de la région bruxelloise ont reçu un courrier les invitant à participer à cette campagne. Ainsi, elles ont pu prendre part à diverses animations consacrées à la mobilité. Elles ont aussi reçu une mallette pédagogique comprenant: une affiche, un "carnet de bord" pour les élèves, des documents pour les enseignants, des fiches pratiques et des informations sur IRIS, le plan régional de déplacement.

La campagne s'adresse directement aux élèves du dernier degré de l'enseignement primaire et des trois premières années du secondaire, soit une tranche d'âge qui peut envisager les déplacements domicile-école de manière autonome.

L'iceberg de la mobilité

A ces jeunes, le matériel offert propose d'étudier les différents impacts d'un trafic automobile exacerbé. Une façon de montrer combien les embouteillages ne sont qu'une facette de l'ensemble d'une vaste problématique qui touche à des domaines aussi divers que la gestion des espaces verts, la qualité de l'air, la santé, le bruit, l'économie, la consommation d'énergie... Bref, une palette de sujets qui peuvent être étudiés au cours de sciences, géographie, économie, français...

Mais attention, gare à la sinistrose! Pas question de présenter aux jeunes une vision d'avenir en forme de bouchon! Des solutions existent et elles leur sont proposées. Chacun est d'ailleurs convié, à la fin de son carnet de bord, à établir un petit plan d'action personnel.

Environnement lié à sécurité

Si les initiatives de ce type contribuent, un tant soit peu, à réduire l'utilisation de la voiture lors des trajets domicile-école, elles participeront aussi à une amélioration de la sécurité routière. Effectivement, rien de tel que de rompre le fameux cercle vicieux: je conduis mon enfant en voiture pour sa sécurité parce que le chemin de l'école est dangereux. D'un autre côté, le chemin de l'école est dangereux parce que de plus en plus de parents conduisent leur enfant en voiture.

Une fois les parents et les jeunes sensibilisés, reste à leur donner les "armes" pour assumer leurs choix en termes de déplacements, c'est-à-dire leur donner un maximum d'informations pratiques pour faciliter des déplacements en toute autonomie et en sécurité. Apprendre à préparer un déplacement, à lire une carte, des horaires, à localiser des arrêts... c'est cela aussi l'éducation à la sécurité routière!

Anne-Valérie DE BARBA

De plus en plus, nos villes sont victimes de la demande croissante de déplacements. A l'instar d'autres capitales, Bruxelles n'échappe pas à la règle. Heureusement, face au risque de saturation complète du trafic, les initiatives se multiplient. Gros plan sur l'une d'entre elles.

*Bruxelles: les trajets domicile-école en quelques chiffres**

Chaque jour, 11.300 étudiants quittent la région de Bruxelles-capitale pour rejoindre un établissement situé hors région. A ce flux s'ajoute celui des 227.100 étudiants qui fréquentent les écoles bruxelloises.

En terme de trajets, les jeunes résidant en région bruxelloise sont relativement favorisés puisque 68% de ces étudiants, âgés entre 13 et 18 ans, parcourent moins de 5 km pour se rendre à l'école le matin. Cette distance diminue pour les catégories d'âge inférieures.

Enfin, 58% du trafic de la journée se limitent à une durée totale de 6h, s'échelonnant de 7 à 9h et de 15 à 19h. L'heure de pointe du matin correspond presque exclusivement aux déplacements liés au travail et à l'école.

* Source: Stratec - Plan Régional des Déplacements - Analyse de l'enquête "Ménages" rapport (1) - mars '92 cité in "Pour une ville de qualité, je circule futé". Environnement: l'impact de la mobilité. Document de référence technique pour l'enseignant.

Campagne pour améliorer la mobilité et la convivialité

Rendez-nous les villes!

Cette année, la première campagne d'information de la Région wallonne est consacrée à la mobilité. Son but est d'attirer l'attention du grand public sur les efforts considérables qui sont consentis afin d'améliorer la mobilité et la convivialité dans les villes wallonnes, ainsi que d'inciter les usagers à modifier et à adapter leurs habitudes de déplacement.

Dès la mi-janvier, le long des autoroutes et des grands axes régionaux de la Région wallonne, le Petit Spirou nous a délivré son message: "Rendez-nous les villes". Avec sa pelle et son seau, il a bâti son rêve de sable, celui d'une ville où il fait bon vivre, celui d'une ville redevenue un espace de convivialité, celui d'une ville dégagée des phénomènes d'encombrement, de pollution et de dégradation urbanistique. Ce rêve de sable est aussi celui de chacun de nos enfants.

Nécessité d'une approche globale

La gestion de la mobilité exige une approche cohérente, agissant sur toutes les facettes du problème. Le lancement de cette campagne était l'occasion de présenter les axes majeurs de la politique que mène la Région wallonne, en concertation avec les villes wallonnes, au profit d'un développement cohérent de la mobilité urbaine en Wallonie.

Chacun sait que la maîtrise de l'accroissement des déplacements est une des clés indispensables pour le développement de nos villes.

Des villes attractives où il fait bon vivre

Ce sont les villes qui rassemblent les principales activités économiques et qui restent les lieux d'échange, de production, de savoir, de culture et d'innovation. C'est pourquoi il est encore temps, mais urgent, d'initier les politiques correctrices nécessaires pour refaire de nos centres urbains des zones de développement et des espaces de vie et de convivialité. L'objectif est double: il faut rendre les villes à leurs habitants, mais il faut aussi en refaire des pôles d'activités économiques et d'emplois.

Trois axes

La méthode de travail choisie depuis deux ans se résume en trois axes:
le partenariat, la cohérence des choix, la concertation et la mise en commun des différents moyens budgétaires;
l'intégration de toutes les disciplines concernées, depuis la gestion pure des problèmes de transport jusqu'aux démarches d'aménagement urbain;
le troisième axe dérive évidemment des précédents. Partenariat et multidisciplinarité doivent s'intégrer dans une approche à moyen terme pour que chaque réalisation concrète ne soit pas conçue de manière isolée mais au contraire puisse s'intégrer dans l'image globale de la ville à plus long terme.

Actions concrètes

Le partenariat entre administrations au service de la ville a été matérialisé dès le budget 1997 dans un article budgétaire de 200 millions. 12 projets sont en cours de réalisation pour le moment en Wallonie, qu'il s'agisse d'aménagements de places, de sites propres pour autobus ou de priorité aux feux lumineux pour les transports en commun. Tous ces chantiers concrétisent la même volonté: réurbanisation, prise en compte des automobilistes, des transports en commun.

Dans le même objectif de partenariat, d'aménagements urbains concertés et de priorité à accorder aux transports en commun, cette politique a été intensifiée dans le budget 1998 puisque l'enveloppe budgétaire est passée à 450 millions. Les programmes physiques de travaux sont actuellement en préparation.

La nouvelle voiture tonneau de l'IBSR et de la Gendarmerie démontre l'utilité de la ceinture de sécurité

Clic...toujours!

Tout le monde ou presque sait qu'en cas d'accident, la ceinture de sécurité offre la meilleure protection et prévient souvent les blessures fatales.
Aucun doute ne subsiste quant à l'utilité de la ceinture: des études montrent qu'à l'avant, le conducteur et le passager courent 75% de risques en moins de subir de sérieuses lésions à la tête. La ceinture diminue le risque de blessures des conducteurs à la cage thoracique de 60%. En cas de collision frontale, le risque d'être tué est quatre fois plus important sans la ceinture qu'avec celle-ci. C'est assez logique lorsqu'on sait que lors d'une collision frontale à 50 km/h, un occupant qui n'a pas sa ceinture est propulsé vers l'avant avec une force qui équivaut à 35 fois son poids: pour un adulte de 75 kg, cela signifie une masse de 2,5 tonnes!

La ceinture empêche non seulement que les occupants soient violemment projetés vers le pare-brise, le tableau de bord ou le volant, mais également qu'ils soient éjectés du véhicule. Ce dernier point est particulièrement important: les automobilistes qui passent à travers le pare-brise lors d'une collision courent 10 fois plus de risques d'être tués que les conducteurs qui restent à l'intérieur de la voiture grâce à la ceinture.
Lorsque le véhicule se renverse, la ceinture diminue le risque de décès par un facteur 5. Sans la ceinture, il existe dans pareil cas un risque important de lésions à la tête et aux vertèbres.

Le port de la ceinture en Belgique

La ceinture de sécurité est d'une valeur inestimable... lorsqu'elle est utilisée. Une enquête internationale réalisée en 1996 sur les attitudes des conducteurs face aux différents aspects de la conduite (appelée enquête SARTRE) montre que le port de la ceinture en Belgique laisse pourtant à désirer: 72% des conducteurs belges portent la ceinture sur autoroute, 65% la bouclent sur route nationale et seulement 57% ont pris l'habitude de porter la ceinture en ville. Dans ce domaine, nous sommes à la traîne par rapport à nos voisins, bien que nous ayons légèrement progressé depuis 1991.

L'enquête SARTRE montre en outre que 9 Belges sur 10 sont bien conscients de l'utilité de la ceinture de sécurité, mais n'agissent pas en conséquence.
Ce décalage entre théorie et pratique, problème auquel nous sommes plus souvent confrontés en matière de sécurité routière, a toutefois des conséquences tragiques: si le nombre de personnes qui bouclent leur ceinture augmentait de 20%, il y aurait chaque année 129 morts en moins (sur un total de 1356) et le nombre de blessés graves chuterait de 982 (sur un total de 11.221) (chiffres sur base des données d'accidents de 1996).

Voiture tonneau pour attirer le public

La problématique du port de la ceinture se prête à merveille à l'organisation d'actions de sensibilisation concrètes parce que l'on peut y montrer l'utilité de la ceinture de sécurité de manière relativement simple et palpable.

Cette voiture tonneau nous permettra de démontrer à toutes les personnes intéressées à quel point la ceinture est importante pour leur sécurité. La voiture est montée sur une espèce de broche mécanique géante. Dès que tous les occupants se sont attachés en toute sécurité, la voiture tonneau tourne autour de son axe, tout comme un véhicule qui effectue des tonneaux. Ce qui serait, sans la ceinture, une aventure périlleuse dans laquelle personne ne s'en sortirait sans heurt ni égratignure est, avec la ceinture, une attraction amusante et instructive. Tout ceci explique pourquoi la voiture tonneau constitue une véritable attraction pour le public à l'occasion de diverses manifestations.

En outre, la voiture tonneau sera également utilisée lors de contrôles routiers. Celui qui ne porte pas sa ceinture sera gentiment invité à faire une petite balade à son bord. Dans certains cas, cette approche aura, espérons-le, plus d'effet qu'une simple amende...

Werner DE DOBBELEER

A l'occasion du Salon de l'Auto, l'IBSR et la Gendarmerie ont étrenné une nouvelle voiture tonneau qui entrera en action lors des salons, expositions et autres événements. L'objectif de la voiture tonneau est de faire découvrir concrètement au public les avantages de la ceinture de sécurité. Nous avons effectué un petit tour à son bord et avons jugé l'expérience... renversante!

Source: IBSR

Pour mesurer les concentrations d'accidents

Points noirs et zones noires

Un automobiliste qui fait tous les jours la navette entre Louvain et Saint-Nicolas court plus de risques d'avoir un accident que quelqu'un qui parcourt quotidiennement la même distance sur de paisibles routes de campagne quelque part en Ardenne. La plupart des conducteurs en sont conscients. Les raisons de cette différence dans le niveau de risques entre les deux trajets sont multiples: le volume de trafic, l'aménagement routier, le nombre de carrefours, la composition du trafic et divers facteurs environnementaux. Déterminer les concentrations d'accidents et répertorier les routes à risque permet de dégager les priorités de la politique en matière de sécurité routière.

Une connaissance approfondie des facteurs d'insécurité est nécessaire afin d'éliminer le risque accru sur certaines routes ou tout au moins de le ramener à des proportions acceptables. En premier lieu, il convient d'examiner les endroits précis où il existe un problème d'insécurité.

Points noirs, zones noires et routes à risque

Afin de répertorier les concentrations problématiques d'accidents, on utilisait auparavant la notion de *point noir*. Ce terme désigne un carrefour ou un tronçon routier d'une longueur de 100 mètres, où au moins trois accidents corporels se produisent chaque année. Bien que cette définition soit sans aucun doute utilisable lorsqu'il s'agit effectivement de carrefours particulièrement dangereux, fréquentés et bien localisés, elle est moins appropriée aux tronçons routiers plus longs. Un tronçon routier peut par exemple être dangereux sur toute sa longueur. Par conséquent, il se peut très bien que plusieurs accidents corporels, répartis arbitrairement sur l'ensemble de la zone dangereuse, se produisent chaque année. Comme ces accidents ne sont pas concentrés sur un ou deux carrefours ou tronçons routiers d'une longueur maximale de 100 mètres, aucun point noir au sens strict du terme ne figure sur cette route. Qu'il s'agisse d'une route dangereuse n'en demeure pas moins évident. Afin d'éviter de tels problèmes de localisation, on utilise surtout ces dernières années, outre la notion de "point noir", les notions de *zone noire* (ou *rouge*) et de *route à risque*. Pour déterminer les concentrations d'accidents, on fait appel aux données concernant les accidents corporels constatés par la police et la gendarmerie - ce qu'on appelle le fichier des accidents corporels de l'Institut National de Statistique.

Repérer les concentrations d'accidents

La gendarmerie tient à jour un fichier des points noirs, adapté chaque année sur base des données d'accidents corporels. Ainsi, notre pays comptait au total 641 points noirs en septembre 1997, dont 518 en Flandre, 103 en Wallonie et 20 dans la Région de Bruxelles-capitale. Ces informations sont disponibles sous forme de tableaux et transmises aux différents districts de Gendarmerie et Unités provinciales de Circulation (UPC) ainsi qu'au département Routes et Circulation de l'ancien Ministère des Travaux Publics. Une concertation est ensuite organisée entre les districts de gendarmerie, les UPC et les Travaux Publics au niveau des districts, des provinces et des régions (*Comité consultatif pour la Sécurité sur les Routes de la Région flamande* (AVVG) et *Commission wallonne de sécurité routière* (CWSR)). Des listings spécifiques sont établis par route afin de repérer les concentrations d'accidents sur les routes à risque.

Utilisation pratique

Bien entendu, tenir à jour des données sur les concentrations d'accidents n'a d'intérêt que si ces informations sont effectivement utilisées pour éliminer autant que possible les risques. Cela signifie en premier lieu la mise en oeuvre de mesures liées à l'infrastructure: la réparation ou l'adaptation du revêtement routier, la reconfiguration des carrefours dangereux, l'imposition de limites de vitesse par la modification de l'image de la route, le réaménagement des traversées et la construction de ronds-points...

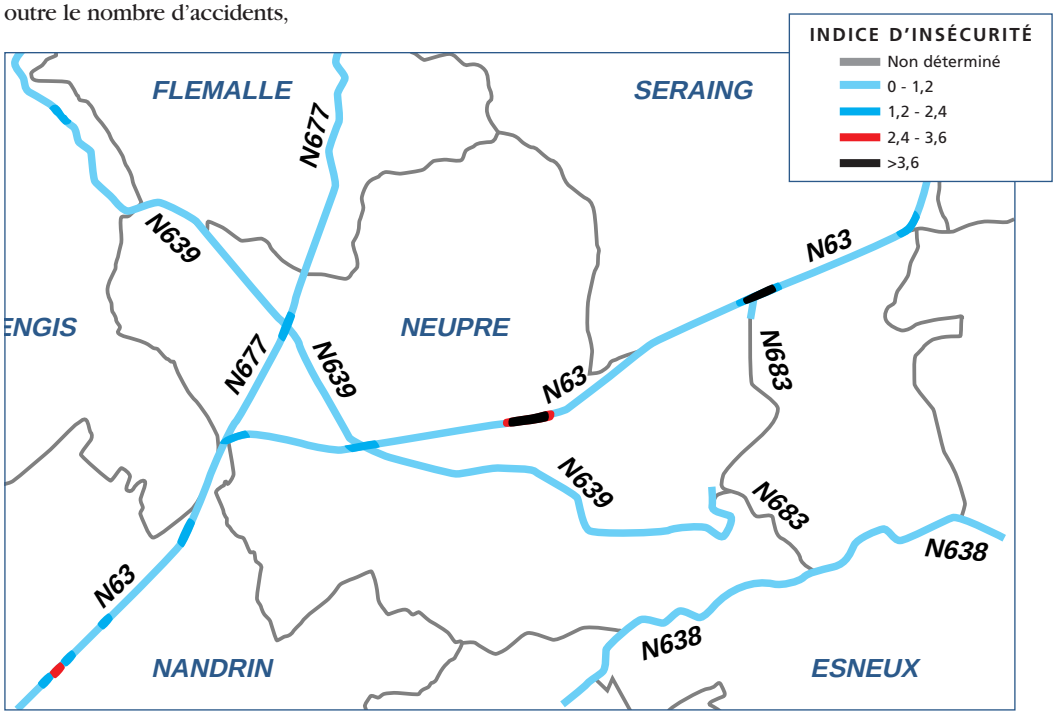
• **Routes régionales**

En *Flandre*, les routes régionales relèvent de la compétence de l'Administration "Wegen en Verkeer" du Ministère de la Communauté Flamande (Département Environnement et Infrastructure). Les informations sur les concentrations d'accidents sont transmises via le Département "Verkeerskunde" vers les services provinciaux extérieurs. Ces données font également l'objet de discussions au sein des AVVG et des *Commissions Provinciales de Sécurité Routière* (PCV). En collaboration avec la Cellule Mobilité, le département "Verkeerskunde" dresse également chaque année une liste des accidents par route. Celle-ci comporte tous les points dangereux et les zones noires et est intégrée dans

Source: IBSR

l'analyse des besoins du plan triennal. Le terme "points dangereux" regroupe toutes les zones de 200 mètres où l'on a recensé au moins 5 accidents l'année précédente; les zones noires sont des tronçons routiers d'un kilomètre avec au moins 20 accidents au cours des trois dernières années. Lors du calcul du nombre de points d'accidents, on tient compte de la gravité de ceux-ci (les accidents avec tués ou blessés graves sont prépondérants). Ensuite, ces données sont introduites dans un Système d'Information Géographique de telle sorte qu'elles sont disponibles sous forme de tableaux et de cartes et qu'elles peuvent être combinées avec d'autres données relatives à la circulation.

En *Wallonie*, on délaisse complètement la notion de "point noir" et l'on parle plutôt de "zones à haut risque" ou de "zones rouges". Celles-ci sont déterminées sur base d'un indice de sécurité pour chaque segment de 100 mètres du réseau routier, auquel on ajoute les deux segments en amont et en aval qui sont également pris en compte. Ensuite, les zones rouges sont répertoriées. Etant donné qu'une liste est dressée chaque année, il est possible de suivre l'évolution dans le temps.
Les zones à risque font l'objet de discussions au sein de la *Commission Wallonne de Sécurité Routière* (CWSR) et des *Commissions Provinciales de Sécurité Routière* (CPSR). L'ordre de priorité des interventions est déterminé via une grille d'évaluation dans laquelle, outre le nombre d'accidents, figurent également d'autres critères comme par exemple, l'importance de la route. En outre, l'insécurité subjective entre aussi en considération via la notion de "zones demandées par l'usager", c'est-à-dire des tronçons routiers désignés par les usagers de la route ou les riverains eux-mêmes comme dangereux. En fin de compte, les zones retenues sont soumises à un audit de sécurité.



Source: Ministère de la Région Wallonne

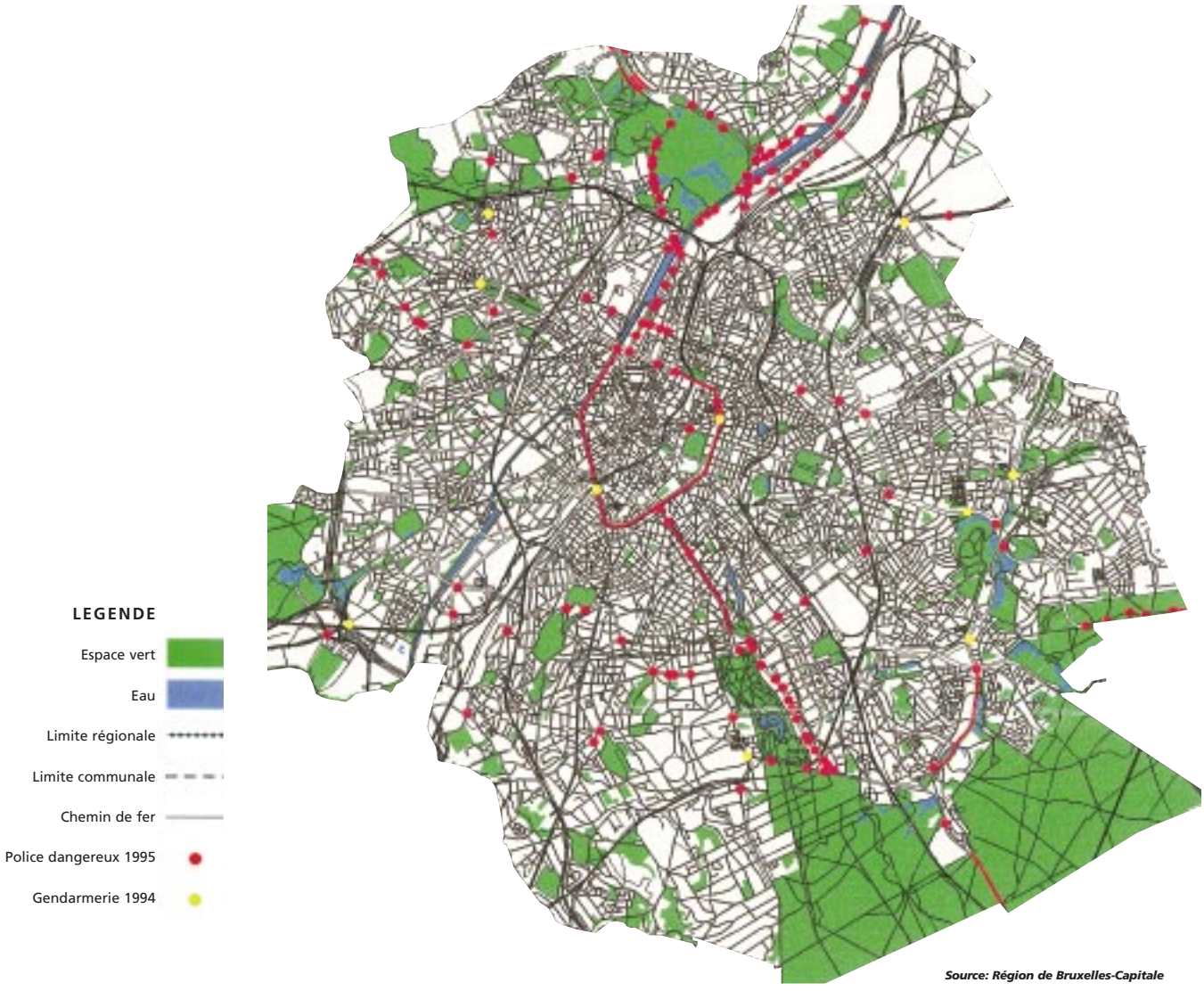
La *Région de Bruxelles-Capitale* occupe une place un peu à part dans tout cela. Comme certaines voies d'accès et certains boulevards périphériques (notamment l'Avenue Louise et la petite ceinture avec les tunnels) ont des routes parallèles, il est très difficile de localiser précisément les accidents, et donc aussi les zones et les points à risque. En 1996, le bureau d'études Urbis a conçu une carte des accidents basée sur les données d'accidents de 1994. Depuis lors, les données n'ont toutefois plus été mises à jour. Il n'en demeure pas moins que l'Administration de l'Equipement et de la Politique des Déplacements connaît les zones dans lesquelles la plupart des accidents ont lieu et qu'il est donc possible de prendre des mesures. Une partie des informations arrive via des contacts directs avec la police et la gendarmerie et via les services d'inspection qui lui sont propres.

• **Routes communales**

La situation est différente en ce qui concerne les routes gérées par les communes. Celles-ci reçoivent chaque année les données de la police et de la gendarmerie à propos des accidents corporels sur leur territoire. Un enregistrement systématique, dans lequel il est aussi possible de prendre en considération les accidents matériels, est également effectué par les services propres à certaines communes.
Ces données sont utilisées dans des études communales sur la circulation (notamment les plans communaux de mobilité en Flandre et en Wallonie ainsi que le Plan Régional de Développement et le Plan de circulation Iris à Bruxelles).

Le manuel d'exploitation des données d'accidents dans la politique communale de sécurité routière est disponible à l'IBSR (02/244.15.17).

Ruddy DIELEMAN
Werner DE DOBBELEER



Source: Région de Bruxelles-Capitale

Optimisme irréaliste?

Cela n'arrive qu'aux autres!

Diverses études sur la perception du risque par les conducteurs mettent en lumière le phénomène d'optimisme irréaliste. Quant au lien entre la perception du risque et l'âge, les résultats divergent.

Dans une étude menée en 1981, Svensson a observé deux populations d'étudiants américains et suédois âgés en moyenne de 22 ans et est arrivé à la conclusion que les deux groupes considéraient courir eux-mêmes un risque moindre que les autres individus du même âge.

Deux chercheurs, Finn et Bragg, ont constaté en 1986 que les conducteurs de sexe masculin âgés entre 18 et 24 ans estimaient courir un risque d'accident nettement moindre comparés aux autres automobilistes du même âge ou plus âgés. Quant aux conducteurs plus âgés (dont l'âge se situe entre 38 et 50 ans), ils estiment que le risque auquel ils sont exposés est comparable à celui des conducteurs du même âge et plus faible que ceux des conducteurs plus jeunes.

En 1991, Kenna, Stanier et Lewis ont laissé entendre que le phénomène d'optimisme irréaliste est présent chez les conducteurs de tout âge.

La plupart des auteurs s'entendent sur le fait que les jeunes conducteurs jugent les situations dangereuses moins risquées, précisément parce qu'ils ont tendance à surestimer leurs propres capacités.

Cette confiance exagérée en soi est encore consolidée par une sorte de sentiment de supériorité que l'on appelle *supériorité illusoire*. En outre, l'optimisme irréaliste est plus prononcé dans des situations où le contrôle individuel du véhicule est important, comme prendre des virages serrés à vive allure, et où tout dépend de réflexes et de manoeuvres d'adresse. Toute acte d'héroïsme dans de telles circonstances renforce l'optimisme irréaliste, qui peut devenir néfaste au bout d'un certain temps.

Perception du risque et modification du comportement

Bon nombre de modèles qui décrivent et prévoient une modification du comportement, traitent de la perception du risque. Dernièrement toutefois, des critiques se sont plus ou moins démarqués par rapport à cette conception, surtout dans le cas d'études sur un comportement très tenace comme avoir des rapports sexuels sans protection ou rouler de manière dangereuse.

Un grand nombre d'études montrent que la perception ou l'estimation individuelle du risque n'influence pas directement le comportement. En d'autres termes, nous avons beau constater de manière objective que notre propre comportement est risqué, notre optimisme irréaliste n'en subsiste pas moins lorsqu'il s'agit de juger ce comportement.

Devons-nous dès lors sombrer dans un profond pessimisme? Non, pas vraiment car les messages sur le risque personnel peuvent considérablement modifier le comportement: à terme, les facteurs sociaux, normalisateurs sont capables d'influencer notre comportement.

Estimations personnelles du risque

Intuitivement, nous pensons que le fait d'avoir été exposé à

Dans la pratique, nous rencontrons fréquemment un phénomène marquant: bon nombre de conducteurs estiment qu'ils courent moins de risques d'avoir un accident que les autres conducteurs du même âge. Ils s'estiment aussi plus habiles au volant que les autres. Cette illusion d'invulnérabilité exceptionnelle est intitulée en littérature "optimisme irréaliste". C'est d'ailleurs un phénomène propre à la plupart des individus: généralement, ils trouvent que le risque qu'ils courent est plus faible que celui couru par les autres. Une erreur qui peut avoir de fâcheuses conséquences...

Source: Belga

un risque important est une condition sine qua non pour la modification du comportement routier: les automobilistes qui ne voient pas le risque qu'ils courent, n'ont en effet aucune motivation pour conduire de manière plus sûre. Nous pourrions donc en déduire qu'une vision du propre risque que l'on court, teintée de pessimisme, est nécessaire pour obtenir une modification du comportement. Cette théorie bute cependant sur deux problèmes que nous venons d'évoquer: la plupart des individus estiment qu'ils courent un risque moindre que le reste de la population, et les individus qui estiment qu'ils courent un risque (plus) important ne sont pas nécessairement enclins à modifier leur comportement. En d'autres termes: ils sont très rigides lorsqu'il s'agit de modifier leur comportement.

Facteurs

Nous pouvons répondre de manière affirmative à la question de savoir s'il existe des facteurs qui permettent d'avoir une perception du risque personnel plus élevée. Une étude a montré que la *connaissance* constituait un facteur déterminant. Une connaissance déficiente à propos des facteurs qui augmentent le risque peut en effet engendrer un optimisme irréaliste (Weinstein, 1983).
Par contre, le niveau général de connaissance des thèmes en matière de sécurité routière est déjà relativement élevé. Le public est assez bien informé. Elargir la connaissance, à l'aide de campagnes informatives de sensibilisation par exemple, demeure nécessaire, mais ne suffit pas pour que les usagers de la route évaluent mieux les risques.

La littérature aborde aussi deux autres facteurs qui influencent l'estimation personnelle du risque, mais là encore, le lien n'est pas univoque.
Ainsi, (la connaissance par) *l'expérience* aurait un effet sur la perception du risque. En effet, l'expérience personnelle rend les individus plus réceptifs à l'information sur le risque, et devrait donc accroître la perception de ce risque. Seulement, la relation entre les deux n'est pas aussi évidente car certains automobilistes continuent à rouler de manière irréfléchie, même après un accident. Nous devons donc en déduire que, dans ce cas, les événements n'ont eu aucune influence sur la perception du risque.
La perception de la vulnérabilité personnelle s'amplifie également lorsqu'il arrive quelque chose à des personnes qui nous sont proches - c'est ce qu'on appelle *vicarious experience* (Perloff & Fetzer, 1986). A l'instar de l'expérience, la "vicarious experience" n'engendre pas obligatoirement une augmentation du risque perçu: l'expérience des autres n'est pas automatiquement mise en relation avec sa propre situation. Un élément important, par exemple, en matière de risque d'accident, c'est le fait que l'expérience personnelle d'une absence d'accident prédomine, ce qui renforce l'optimisme irréaliste. On se sert en effet de procédés sociaux de comparaison afin d'estimer le risque individuel et celui des autres. Nous nous comparons toujours avec quelqu'un qui est dans une situation pire que la nôtre...

Principes de base

Le problème-clé consiste précisément à découvrir la cause de l'optimisme irréaliste. La plupart des auteurs renvoient aux trois *principes de base* suivants:

1. *Nous oublions que notre comportement routier est en réalité plus dangereux que dans notre estimation du risque*

Nous avons beau constater de manière objective que notre propre comportement est risqué, notre optimisme irréaliste n'en subsiste pas moins dans le jugement de ce comportement. Seuls les conducteurs très dangereux, tels les délinquants routiers avérés, qui savent en outre qu'ils courent un risque important (par exemple parce qu'ils ont déjà eu un grave accident à plusieurs reprises) laissent leur comportement antérieur primer dans l'estimation du risque.

2. *Le propre comportement (routier) est rarement considéré comme plus risqué*

Ce principe vaut pour toute une série de comportements, comme avoir des rapports sexuels sans protection ou adopter des habitudes alimentaires malsaines. Par contre, certaines formes de comportement, comme par exemple fumer, sont, quant à elles, considérées comme des activités qui augmentent le risque.

Bon nombre de fumeurs estiment en effet qu'ils courent plus de risques que les non-fumeurs. Cela signifie que les fumeurs se comparent bel et bien avec les non-fumeurs car la norme sociale empêche de considérer le fait du fumer comme un comportement sans danger. En d'autres termes, il est socialement inacceptable de ne pas considérer le fait de fumer comme un facteur de risque important. Le même principe doit pouvoir être valable pour les automobilistes aussi: prendre de gros risques au volant ne peut plus être considéré comme socialement acceptable.

3. Quel que soit leur comportement réel, les autres font toujours pire

Nous nous comparons avec les autres quel que soit leur comportement réel. Seul notre propre comportement compte lors de l'estimation du risque. Nous pensons que les autres font toujours pire que nous-mêmes; nous nous considérons alors inévitablement comme les meilleurs. En littérature, ce phénomène est appelé *égocentrisme*. Qui plus est, si les autres adoptent un comportement routier risqué, ceci est également pris en compte.

Endiguer l'optimisme irréaliste

En nous basant sur ce qui précède, nous pouvons proposer un certain nombre de solutions afin d'endiguer l'optimisme irréaliste.

Elargir la connaissance

L'élargissement de la connaissance grâce à l'information sur les propres facteurs de risque et les facteurs de risque des autres diminue l'optimisme irréaliste pour certains risques. Toutefois, nous savons qu'un élargissement de la connaissance est en soi nécessaire, mais point crucial. En revanche, l'apprentissage d'une conception différente qui ne laisse aucune chance à l'égocentrisme est crucial face à des événements considérés comme extrêmement négatifs, comme par exemple un accident de la circulation mortel (Weinstein & Lachendro, 1982).
Cela nous mène directement à la seconde solution.

Accroître l'expérience par le risque

Il est impossible d'accroître l'expérience par le véritable risque (par exemple, un accident de la circulation), on peut uniquement le simuler. Acquérir de l'expérience sur base de techniques de simulation est donc indiqué. Ainsi, selon McKenna (1995), il est possible d'apprendre aux automobilistes à modifier leurs estimations personnelles des risques. Dans une série d'expériences, ce chercheur a appris à ses sujets à se mettre dans la peau d'autres automobilistes dans des situations très risquées (accidents graves), au moyen de simulations vidéo et de techniques d'imagination.
Les chiffres ont montré que les sujets modéraient sensiblement leur vitesse après avoir participé à l'expérience. Cette étude établit donc clairement qu'une perception accrue du propre risque peut également conduire à une modification du comportement.

Conclusion

Les automobilistes doivent (apprendre à) s'identifier à une catégorie de personnes qui courent un risque considérable. La pression sociale peut sensiblement y contribuer: il ne peut plus être socialement acceptable de négliger la conduite dangereuse en tant que facteur important de risque.

A ce point de vue, un rôle crucial doit être réservé aux campagnes de sensibilisation. C'est précisément par la répétition de telles campagnes (sans que cela entraîne une accoutumance!) que l'on peut créer un climat social dans lequel le comportement routier à risque est désapprouvé et la conduite sûre devient à terme la norme.

De plus, le comportement à risque doit être perçu comme quelque chose qui augmente effectivement le risque. Ce sera (en partie) possible en donnant des informations correctes sur les risques aux automobilistes et en leur faisant comprendre par l'acquisition d'expérience qu'ils courent un risque important.
L'acquisition de cette expérience en auto-école pourrait être justement utilisée pour corriger les estimations erronées du risque, en simulant par exemple des situations très risquées. Ceci aura lieu de préférence durant la période de stage, lorsque les candidats au permis ont déjà acquis une certaine expérience de la conduite.

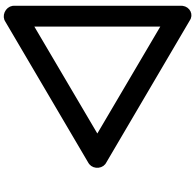
Maryse WUYTS

Qui a priorité et quand?

Ronds-points: mode d'emploi

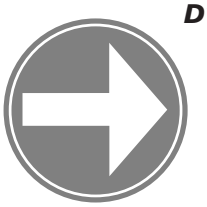
Six mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation sur la priorité aux ronds-points, nous avons trouvé que le moment était venu de rafraîchir quelque peu les connaissances sur ce thème.

B1

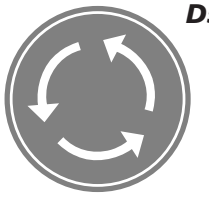


B5

D1



D5



Il semble en effet que des malentendus persistent quant à la véritable définition d'un rond-point et aux règles de priorité.

En vertu de l'article 12.3.1 du code de la route, *"tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient à sa droite, sauf s'il circule dans un rond-point signalé par le signal D5 et dont la voie d'accès qu'il a empruntée est pourvue d'un signal B1 ou B5".*
Afin d'éviter tout malentendu, procédons à l'analyse des différents éléments:

1. Un rond-point signalé par le signal D5...
Une erreur souvent entendue est que la nouvelle règle de priorité s'appliquerait à l'ensemble des places circulaires. C'est faux. Une place circulaire n'est pas nécessairement un rond-point et un rond-point ne doit pas nécessairement être circulaire. La règle de priorité n'est valable qu'aux ronds-points indiqués comme tels, c'est-à-dire par le signal D5 (sens giratoire obligatoire).
Les places carrées, triangulaires ou d'une autre forme peuvent, elles aussi, être indiquées par le signal D5, si bien que ces places portent également le nom de "rond-point" et que par conséquent, la nouvelle règle de priorité y est d'application.
Enfin, pour être complet, il arrive dans certains cas (notamment sur de très grandes places en ville) que nous rencontrions le signal D1 (obligation de suivre la direction indiquée). Comme il ne s'agit pas de ronds-points, la priorité de droite y est alors tout simplement d'application.

2. ...dont la voie d'accès est pourvue d'un signal B1 ou B5
Auparavant, la règle suivante était bien entendu déjà applicable: le conducteur qui s'engageait dans un rond-point n'avait pas priorité si la voie d'accès était pourvue d'un triangle renversé. Le problème était que toutes les voies d'accès n'étaient pas pourvues d'un stop ou d'un triangle renversé. Aux ronds-points dépourvus de ces signaux, c'était la priorité de droite qui était tout simplement d'application. Cela a engendré une certaine confusion, et donc inévitablement des accidents. La nouvelle réglementation contraint les gestionnaires de voiries à placer des signaux B1 ou B5 lorsque le rond-point est indiqué par le signal D5.
Désormais, les conducteurs qui circulent à l'intérieur du rond-point signalé correctement ont donc toujours priorité sur ceux qui y pénètrent, ce qui constitue assurément la meilleure solution pour garantir un écoulement fluide et sûr du trafic.

3. De quel type de priorité s'agit-il?
La nouvelle règle détermine uniquement la priorité entre deux conducteurs dont l'un se trouve déjà dans le rond-point alors que l'autre veut y pénétrer. Entre deux conducteurs qui circulent dans le rond-point, la priorité est fixée par d'autres règles: étant donné que le rond-point est considéré comme une voie prioritaire circulaire à sens unique, les règles usuelles de priorité sont applicables en cas de manoeuvres (par exemple changer de bande de circulation ou effectuer un déplacement latéral important, conformément à l'article 13 du code de la route).

Werner DE DOBBELEER

Source: IBSR

En résumé

1. S'engager dans le rond-point

- Avant de vous engager dans le rond-point, essayez de savoir où vous devrez ensuite le quitter (souvent, les différentes directions sont déjà indiquées le long des voies d'accès). Vous évitez ainsi les manoeuvres inopinées lorsque vous êtes à l'intérieur du rond-point.
- Ralentissez lorsque vous approchez du rond-point. Les voies d'accès à un rond-point sont souvent pourvues de passages pour piétons ou de traversées de pistes cyclables. Soyez donc particulièrement attentifs et cédez le passage aux piétons qui traversent. Vous êtes en présence d'une piste cyclable séparée de la route? Redoublez alors de prudence: dans certains ronds-points pourvus d'une telle piste cyclable, les cyclistes ont priorité. Faites attention à la signalisation.
- Lorsque vous vous engagez dans le rond-point, allumez vos feux indicateurs de direction de droite car vous changez de direction. Cédez le passage à tous les conducteurs (y compris les cyclistes!) qui viennent de gauche et qui se trouvent déjà dans le rond-point.

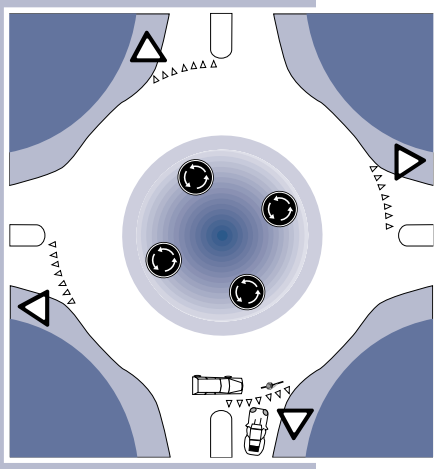
2. Dans le rond-point

- Si vous quittez le rond-point dès la sortie suivante, il vaut mieux alors emprunter la bande de circulation de droite. Rouler plus à gauche peut se faire si vous ne quittez pas le rond-point tout de suite, mais n'est nullement obligatoire.
- Faites très attention aux conducteurs qui viennent de votre gauche. Bien qu'ils n'aient pas la priorité lorsqu'ils effectuent une manoeuvre (article 13 du code de la route), il se peut qu'ils vous coupent subitement la route afin de quitter le rond-point.

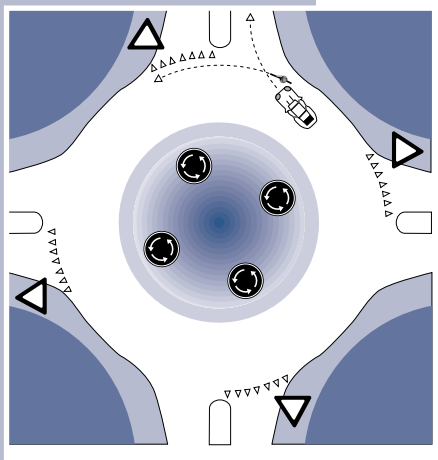
3. Quitter le rond-point

- Allumez vos feux indicateurs de direction de droite afin de prévenir les autres usagers de la route que vous êtes sur le point de quitter le rond-point. Ce n'est pas uniquement une marque de courtoisie envers les conducteurs qui attendent de s'engager dans le rond-point, mais une obligation: les règles valables pour virer à droite sont tout autant applicables lorsque vous quittez le rond-point que lorsque vous y pénétrez...
- Juste avant de quitter le rond-point, il vaut mieux se trouver sur la bande de droite. Si vous roulez plus au centre, vous êtes obligés de vous écarter vers la droite et de céder le passage aux conducteurs qui circulent à votre droite dans le rond-point.
- Vous avez quitté le rond-point? N'oubliez pas de céder le passage aux piétons qui traversent. Les cyclistes aussi ont priorité lorsqu'ils circulent dans le rond-point ou sur une piste cyclable prioritaire.

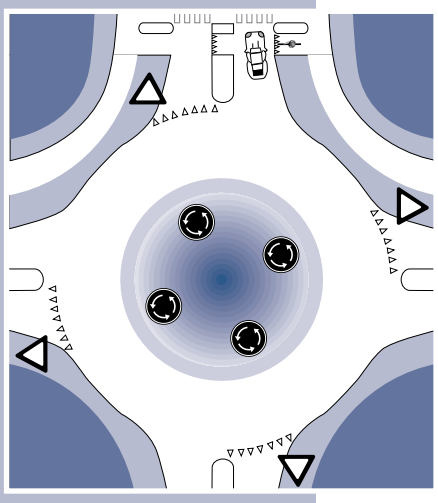
Règle générale: soyez prudents!



S'engager dans le rond-point: situation avec cycliste sur le rond-point



Quitter le rond-point: situation avec cycliste sur le rond-point



Quitter le rond-point: situation avec cycliste non-prioritaires

Accessibilité des personnes qui ont un handicap

Le trottoir à tout le monde

En dépit de tous les beaux discours sur l'ouverture et le droit au développement social et culturel pour tout un chacun, les personnes qui ont un handicap souffrent de diverses frustrations quotidiennes dont une paraît essentielle: le manque de mobilité aisée en rue et dans les espaces publics. Découverte de quelques solutions techniques...

La question fondamentale de savoir si l'on doit prévoir des aménagements spécifiques pour les moins valides est directement liée à la place des plus vulnérables dans notre société. En effet, au nom de l'intégration, on est tenté de développer des itinéraires "handicapés admis" et de les séparer purement et simplement de la rue, de ses terrasses animées, des vitrines attrayantes, de la vie. Or c'est plutôt l'assimilation qu'il faut essayer de privilégier. En clair, il s'agit d'adapter nos espaces publics à tous les usagers "faibles": piétons, cyclistes et moins valides. Il est d'ailleurs intéressant de constater que de nombreux aménagements conviennent à tous, sans trop de contrainte.

Ainsi, par exemple, le plateau ralentisseur permet, quand il est au niveau du trottoir, de traverser aisément "sans descendre du trottoir" mais également de ralentir le trafic automobile, ce qui est un plus, notamment pour les cyclistes.

Un trottoir étroit, au revêtement mal soigné et protégé par des éléments dissuasifs trop bas est un réel danger pour les personnes à mobilité réduite.

Source: IBSR

Largeur minimale

Plusieurs circulaires ministérielles insistent sur la dimension des trottoirs qui "doivent être suffisamment larges (au moins 1,5 m) et libres de tout obstacle". Cette recommandation théorique basée sur le dimensionnement nécessaire pour le croisement de deux adultes en mouvement est loin de se vérifier localement. La dimension minimale des trottoirs est également nécessaire au déplacement axial et latéral d'un fauteuil roulant. Dans les faits, il en va bien autrement: trottoirs trop petits ou à bonne dimension mais au revêtement déficient et/ou encombrés de poteaux de signalisation ou d'éclairage, poubelles, cabines téléphoniques, abribus, étales de magasins, terrasses de café, etc. Il peut être très utile de rassembler tous les éléments de mobilier urbain et de signalisation dans certaines zones, voire de les grouper au sein d'un même édicule. En règle générale, les potelets de dissuasion devront être d'une taille qui ne sera pas inférieure à 0,4 m et tous les éléments d'information et d'aide au public (panneaux d'information, parcmètres, horodateurs, etc.) seront suffisamment larges et d'une hauteur n'excédant pas 2 m avec les textes informatifs ou les éléments utiles (par exemple, le poste de téléphone d'une cabine) à environ 1,4 m de haut. Si tel n'est pas le cas, ils sont inutiles pour les usagers en chaise roulante.

Cheminement continu

Si le trottoir est trop petit ou inexistant, on veillera à privilégier le traitement de plain-pied dans les voiries à fonction locale. Sur les axes à trafic dense et rapide et sans trottoir, on essayera d'inscrire un cheminement continu mais en privilégiant la sécurité et le confort des usagers à mobilité réduite.

Au niveau des trottoirs, on emploiera un revêtement bien plan sans être glissant.

On pourra jouer sur des différences de matériaux (par exemple, une bande de pavés naturels à niveau, devant une traversée piétonne) utile pour le repérage des malvoyants et des non-voyants.

Enfin, l'arrêt de transport public sera lui aussi confortable et accessible aisément (par des rampes d'accès notamment) en privilégiant une zone protégée d'un auvent d'au moins 1,5 m de large et de 4 m de long.

Traverser: un défi

Si les trottoirs sont bien larges et bien dégagés, le piéton à mobilité réduite pourra, sans trop de mal, se déplacer. Vient alors le moment de la traversée. Dans ce cadre précis, diverses difficultés se présentent à lui.

L'accès à la chaussée (ou la remontée sur le trottoir) doit se faire dans les meilleures conditions, notamment de déclivité. Les pentes précisées dans les normes en matière de bâtiments publics étant trop dévoreuses d'espace, il faut

Créer un cheminement libre de tout obstacle, continu et large (au moins 1,5 mètre) sur le trottoir.

donc rechercher des solutions spécifiques aux espaces publics. Ainsi, une rampe d'accès étroite de 30%, limitée strictement à une longueur de 30 centimètres, offre une réponse utile aux déplacements des moins valides et notamment à ceux en fauteuils roulants, sans risque de basculement. Outre ce système, le "bateau", tel que désigné par les Français, est également une solution dans les rues où l'on a plus de place pour travailler. Le "bateau" ou rampe d'accès large et longue doit avoir une pente idéale de 5%, et ce sur une largeur minimale de 1,4 m, ainsi qu'une zone de recul, au niveau du trottoir, de 1,5 m, comme déjà évoqué. Dans le cas d'espace plus restreint, la solution semble être l'emploi de rampes sous forme de "bateaux" à des conditions très strictes de hauteur de pose et de déclivité de la voirie.
On portera un très grand soin à ces aménagements de rampes d'accès et de "bateaux" notamment au niveau des matériaux employés et du traitement du filet d'eau. Ainsi, par exemple, la pose d'un fin filet de pavés naturels ou de dalles en caoutchouc donnera aux malvoyants et aux non-voyants les limites du trottoir et de la chaussée.
Enfin rappelons que les passages pour piétons placés sur des plateaux offrent un confort optimal et une sécurité meilleure pour la personne à mobilité réduite.

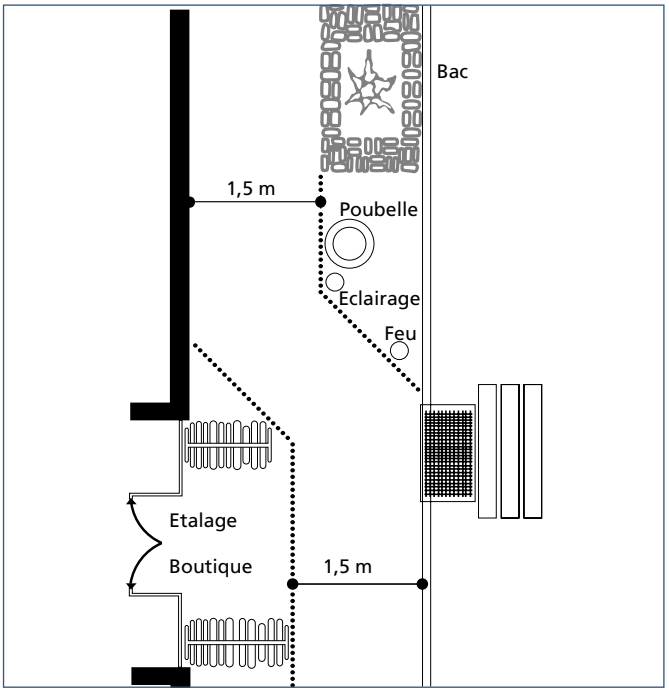
En conclusion

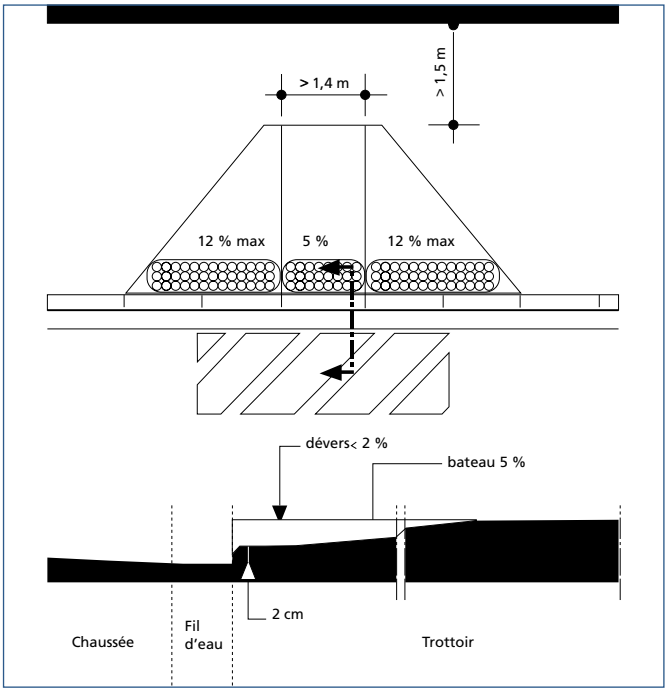
Assurer partout et dans toutes les conditions un accès aisé, confortable et sûr aux personnes à mobilité réduite, c'est ouvrir nos rues et nos places aux personnes handicapées mais aussi aux piétons dits "valides" et dans de nombreux cas également aux cyclistes. Mais du chemin reste encore à faire dans les consciences des décideurs politiques et des techniciens…

Benoît VERMEIREN

Pour en savoir plus:
L-P. GROSBOIS, Handicap et construction. Conception et réalisation: espaces urbains, bâtiments publics, habitations. Equipements et matériels adaptés., Paris, Editions "Le Moniteur", 4ème édition, 1996.

N'hésitez pas à contacter l'asbl GAMAH (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux Handicapés) qui est très active en Communauté française en ce qui concerne l'accessibilité des handicapés dans les lieux, les espaces et les transports publics. Leurs conseils vous aideront à faire des projets cohérents et efficaces pour les moins valides et… donc pour nous tous.
GAMAH asbl
Rue Sohet, 19
4000 LIEGE
Tél./Fax.: 04/252.18.14





Bateau sur le trottoir (plan et coupe).

Les pneus de voitures sont en piteux état

De bons pneus? Essentiel!

Beaucoup trop de Belges oublient que le bon état de leurs pneus est essentiel pour la sécurité de leur véhicule. Telle est la conclusion d'une étude, menée l'été dernier, sur l'état des pneus de notre parc automobile et dont les résultats peu brillants confirment la nécessité d'une campagne de sensibilisation.

Les pneus constituent le seul contact entre le véhicule et la route. Comme ils ne sont pas éternels, il est nécessaire de (faire) vérifier régulièrement leur état et de les remplacer à temps. Or c'est précisément ce qui laisse à désirer.

D'après une étude effectuée par les fabricants et distributeurs de pneus en collaboration avec Federauto, il s'avère qu'un tiers environ des 10.000 véhicules contrôlés ont au moins un problème sérieux. Par rapport au parc automobile global en Belgique, cela signifie que plus ou moins 1,5 million de voitures circulent alors qu'elles représentent un danger pour la sécurité.

Source: Febiac

Problème	Pourcentage
Profondeur des rainures <1,6 mm	9,2
Profondeur des rainures <3 mm	36,2
Détériorations	5
Jantes endommagées	3,9
Indices de vitesse non homogènes	4,4
Rainures non homogènes	12,1
Dimensions non homogènes	1,1
Problèmes de parallélisme	8,7
Bouchon de valve manquant	3,6

Profondeur des rainures

Un des problèmes les plus courants est l'usure normale de la bande de roulement du pneu, ce qui diminue la profondeur des rainures. Ce phénomène provoque surtout des désagréments en cas de temps pluvieux. Sur sol mouillé, la capacité d'adhérence du pneu dépend de sa capacité de casser et d'évacuer le film d'eau. En dessous d'une profondeur de rainure de 3 mm, cette capacité d'adhérence diminue déjà très nettement, d'où un risque d'aquaplanage. Il existe d'autres risques comme le blocage des roues en cas de freinage d'urgence et la perte de contrôle du véhicule en courbe, ce qui est d'autant plus vrai lorsque les pneus usés sont montés à l'arrière.

Détériorations

Des bouts de ferraille et des cailloux pointus sur la route, des trous dans le revêtement routier sont autant de dangers qui peuvent endommager les pneus. Certaines détériorations comme les hernies ou les boursouflures, les coupures profondes sur le flanc ou au talon et la déformation de la bande de roulement sont facilement décelables, d'autres sont moins visibles mais n'en demeurent pas moins dangereuses. Ainsi, l'infiltration d'eau dans les nappes peut entraîner de l'oxydation puis l'éclatement du pneu.

Jantes endommagées

Une jante endommagée par corrosion, déformation due à un choc ou mauvais montage ne peut plus assurer l'étanchéité du pneu. Les minuscules fuites d'air entraînent une baisse de pression et, à terme, une dégradation du pneu. La déformation de la jante (arêtes vives) peut détériorer la zone du talon du pneu.

Non homogénéité de la monte pneumatique

En principe, un véhicule doit toujours être équipé de quatre pneus identiques ou à défaut, avoir une monte homogène sur le même essieu. Des pneus avec un indice de vitesse, des rainures ou des dimensions non homogènes ont chacun des niveaux de performance différents. Une voiture équipée de pneus différents peut subir une influence néfaste au niveau de l'usure, de l'adhérence et du comportement ainsi que de la sécurité du véhicule. La loi interdit d'ailleurs les différences de structure (radiale/diagonale) et de dimension sur un même essieu.

Parallélisme

Des problèmes de parallélisme peuvent avoir une influence néfaste sur le comportement du véhicule et engendrer une usure irrégulière des pneus. Celle-ci modifie l'aire de contact et restreint l'adhérence sur sol mouillé.

Bouchon de valve

Le bouchon de valve contribue à l'étanchéité de l'ensemble monté (jante + pneu) tout en évitant l'oxydation de la valve. Sans bouchon de valve, le pneu est soumis à de minuscules fuites d'air. Celles-ci ne sont pas détectables par le conducteur et engendrent une perte de pression progressive. Si ces fuites n'entraînent pas une mise à plat immédiate, elles peuvent cependant provoquer à terme des dommages irréversibles aux pneus par la fatigue de la carcasse.

Werner DE DOBBELEER

Faut-il vraiment choisir l'un ou l'autre?

Automatiques et (non) annoncés?

M. Michel Lebrun, le Ministre compétent pour la Région wallonne, souhaite prévenir les conducteurs afin qu'ils réduisent leur vitesse aux endroits dangereux. Son collègue flamand, le Ministre Baldewijns, entend lui aussi accroître la sécurité routière mais table, pour ce faire, sur l'augmentation du risque subjectif d'être pris, précisément en n'annonçant pas la présence de radars automatiques. Le Ministre fait malgré tout une exception en cas de circonstances exceptionnelles et dangereuses, lors de travaux routiers par exemple. En fin de compte, la décision d'annoncer ou non les radars automatiques sera prise en concertation avec les autorités judiciaires, policières et administratives. Cette concertation a été mise sur pied afin de décider de l'emplacement et des circonstances d'utilisation des radars automatiques. Les gestionnaires de voiries doivent accorder leur consentement explicite pour la mise en place des appareils fixes sur la voie publique dont ils ont la gestion.

Annoncer ou non?

Si l'on installe ces appareils en un certain nombre de points noirs dans le but d'y faire baisser le nombre d'accidents (mortels), il est alors préférable d'avertir les conducteurs.
En France, Suisse, Finlande et Angleterre, le nombre d'accidents mortels a chuté de cette manière de 40 à 70%.
Si l'on mise en revanche sur un effet préventif général afin d'accroître ainsi le risque subjectif général d'être pris, il semble alors logique de ne pas annoncer les radars automatiques, ou du moins pas tous. Le risque subjectif d'être pris est en effet un élément déterminant dans le comportement de l'usager individuel de la route. Plus le risque subjectif d'être pris est important, moins l'usager de la route sera tenté de commettre une infraction. Pour cela, il faut évidemment qu'il existe un risque réel d'être pris. En d'autre termes: il faut effectuer suffisamment de contrôles, automatiques ou non, lors desquels on doit rechercher une utilisation aussi efficace que possible des moyens et des effectifs disponibles. Les radars automatiques permettront une surveillance accrue du fait qu'ils déchargeront les services de police de la surveillance d'endroits où ces appareils sont installés et qu'ils leur permettront par conséquent de mener des contrôles en d'autres endroits. Il en résulte une augmentation du risque subjectif et objectif d'être pris, qui incite les conducteurs à adapter leur comportement général en matière de vitesse.

Choisir exclusivement entre annoncer ou non les contrôles de radars automatiques n'a pas beaucoup de sens. La solution doit plutôt provenir d'une combinaison des deux possibilités, tout comme les contrôles visibles avec présence policière doivent être couplés à des contrôles discrets dans le but de faire clairement comprendre à l'usager de la route qu'il peut être contrôlé à tout moment en n'importe quel endroit.
Si tout ceci est intégré dans un projet de politique pénale dans lequel l'accent est également mis sur l'imposition d'une sanction efficace, tous les éléments sont alors réunis pour obtenir une politique pénale efficace en matière de vitesse.

Panneau d'indication uniforme

Afin que tout soit clair pour les conducteurs, les radars doivent, si nécessaire, être annoncés partout de la même manière. C'est pourquoi l'initiative pourrait être prise au niveau fédéral de créer un panneau d'indication qui peut être utilisé et appliqué partout à travers le pays (par exemple, un pictogramme avec l'inscription "contrôle").
Ceci n'entraînera pas uniquement un effet de prévention optimal, elle contribuera également à une plus grande uniformisation de la politique pénale en matière de vitesse. En outre, elle renforcera la crédibilité de la surveillance policière.
Afin d'éviter que les conducteurs freinent subitement à la vue d'un tel panneau, on peut éventuellement décider d'indiquer la zone dans laquelle les radars fonctionnent. Cela inciterait en outre les conducteurs à adapter leur vitesse sur une plus longue distance.

Miran SCHEERS

Le 17 décembre 1997 était inauguré, dans la province d'Anvers, le premier radar automatique, dont les constatations d'infractions liées aux excès de vitesse et au non-respect des feux rouges entraînent l'établissement d'un procès-verbal et l'imposition d'une sanction. Toutefois, une question subsiste: faut-il ou non annoncer les radars automatiques?

Source: IBSR

Wetteren
La gendarmerie disposait d'un stand lors du salon annuel qui se tenait du 08 au 11 novembre. Les thèmes en étaient la place des enfants en voiture et la nouvelle réglementation pour les piétons. L'IBSR a mis un certain nombre de panneaux d'exposition à sa disposition.

Malines
La présence du stand de la police lors du salon "Hemojaarbeurs" (du 8 au 16 novembre) commence tout doucement à devenir une tradition. Ce stand attrayant était placé cette année sous le signe de la sécurité des automobilistes et de leurs passagers, avec des informations sur les sièges pour enfants, l'airbag, la ceinture et l'alcool au volant (vu la proximité de la campagne de fin d'année).

Doel
Dans le hall d'entrée de la centrale nucléaire se tenait, du 12 novembre au 15 janvier, une exposition sur la réglementation en vigueur pour les cyclistes, l'airbag, les ceintures de sécurité, les accidents du week-end et l'alcool au volant afin de sensibiliser le personnel et les visiteurs. L'IBSR avait prêté des panneaux d'exposition et des vidéocassettes.

Courtrai
Trailer, le salon biennal pour les remorques, était organisé dans les Halles du 21 au 25 novembre. Divers aspects de la sécurité routière étaient présentés le long d'une autoroute de l'information symbolique. L'IBSR y a montré quelques programmes TV sur le transport par poids lourds.

Beerse/Geel
La société Janssen Pharmaceutica s'occupe activement de la sécurité (routière) de son personnel. C'est la raison pour laquelle elle a déjà mené dans le passé des actions en la matière. Ainsi, une exposition était organisée du 24 au 28 novembre sur les deux sites. Les thèmes en étaient notamment les enfants en voiture, la vitesse et les distances de freinage, l'ABS, l'airbag et les ceintures de sécurité.

Boutersem
La police a participé au salon de la prévention le 29 novembre. Son stand était placé sous le signe de la maîtrise de la vitesse et des distances de freinage. Comme d'habitude, notre réactomètre ASTRA a eu beaucoup de succès.

Bruxelles
Le salon Zénith 97 pour les seniors se déroulait au palais du Heysel du 03 au 07 décembre 1997. L'IBSR y tenait un stand autour du thème de la sécurité des usagers de la route plus âgés. Les panneaux d'exposition et les vidéocassettes de l'IBSR ont permis de donner une foule d'informations à ce sujet.

Casteau
Du 12 au 19 décembre, la section locale de la gendarmerie a organisé une action contre l'alcool au volant dans le cadre de la campagne de fin d'année. L'IBSR avait mis du matériel à sa disposition, dont les brochures et les panneaux sur la vitesse, la ceinture, l'alcool et les accidents du week-end.

Source: IBSR

Lessines
Le 17 décembre, le Lions Club d'Ath-Lessines a offert une piste de circulation mobile aux écoles locales. Durant la cérémonie, un stand avec nos panneaux d'exposition était présent sur la sécurité des enfants dans la circulation.

Source: APPER - Hainaut

Rotselaar
La police a participé au marché de Noël local par le biais d'un stand sur l'abus d'alcool et la vitesse inadaptée. L'IBSR avait prêté un réactomètre ainsi que du matériel de promotion.

Bruxelles
Le salon biennal de l'auto était organisé aux palais du Heysel du 15 au 25 janvier. En collaboration avec la gendarmerie, l'IBSR y a présenté en primeur la voiture tonneau dont le but est de démontrer l'utilité de la ceinture de sécurité de manière expérimentale.
Des spots TV défilaient en outre sur un écran géant. La partie informative du stand était consacrée aux sièges pour enfants alors que les porte-clés Bob ont connu un succès exceptionnel.

Tournai
Le samedi 07 février, près de 800 personnes ont assisté à un spectacle organisé par l'APPER-Hainaut (*Association de Parents pour la Protection des Enfants sur les Routes*) à la Maison de la Culture.
Ce spectacle clôturait l'opération "Sécurité-Juniors" qui vise à récompenser des enfants dont le comportement est exemplaire sur les routes.
Les 297 lauréats ont reçu un diplôme ainsi qu'un beau cadeau. Félicitations aux heureux gagnants !